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

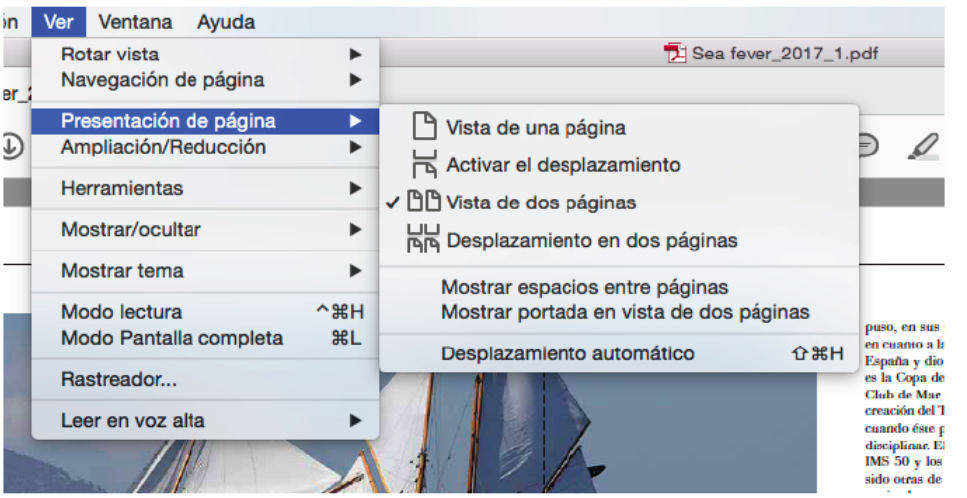
Una vez visualizada su revista en el Adobe Acrobat Reader

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.

Spanish & English texts
nº 6 | 2019/2 | PVP 8€
Canarias y aeropuertos 8,20€

Sea fever
BARCOS CLÁSICOS

Revista Oficial del Circuito Mare Nostrum de Barcos Clásicos del Mediterráneo



LA SPINA & EMILIA
Dos 12 m FI en acción

MEDICIONES CIM
EN TELA DE JUICIO

CLASE J
LA HISTORIA CONTINÚA

IX TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM
Poker de ases

EL VALOR DE LA AUTENTICIDAD

En el pasado ya existía una clara diferenciación entre regata y crucero, o sea entre veleros diseñados y construidos para ganar o bien concebidos para hacer grata la vida a bordo, durante largas singladuras. Ahora, los armadores de barcos clásicos, de uno y otro tipo, desean reunirse para competir entre sí y para ello precisan de unas normas que compensen las diferencias para que todos tengan posibilidades de optar al triunfo. En el Mediterráneo se aplica el sistema de medición del CIM que, a diferencia de otros, ha sido creado para valorar barcos construidos en el pasado y no barcos recientes o aún por construir. Al igual que los demás, sus normas contemplan unos parámetros fáciles de medir y que no son susceptibles de valoraciones personales pero éste, dada la peculiaridad de los barcos clásicos, también valora otros conceptos - como el de la autenticidad – que depende de la información histórica que se tenga del barco pero también de los conocimientos, la sensibilidad y el criterio del medidor. El armador, a su vez, tiene que tener claro que si introduce en el barco algún elemento que altere su diseño, aparejo o equipamiento original, con el objetivo de incrementar sus prestaciones o facilitar la maniobra, queda sujeto a la aplicación del coeficiente de autenticidad. Para evitar el malestar de la flota, que evidenciamos en el artículo que publicamos en esta edición sobre mediciones, haría falta un mayor rigor y transparencia por parte del CIM y de quienes lo aplican en cada país, y una mayor comprensión de las normas, por parte de los armadores.



Yolanda Llinás
Directora | Editor



THE VALUE OF AUTHENTICITY

There has always been a distinction between regatta and cruising vessels, i.e. between sailing boats designed and built to race and those conceived to make life comfortable during long times spent on board. Nowadays, owners of both types of classic yachts like to come together and compete against each other, but to do so they need rules that can compensate the differences, so that they all have a fair chance of winning. In the Mediterranean we apply the CIM rating system, which unlike other systems has been created to bring value to boats built in the past, not boats recently built or yet to be built. Like others, its rules focus on easily measurable parameters that leave no room for personal assessment, however, considering the peculiarities of classic yachts, it also takes into account other concepts – such as authenticity – which depends on the information on the boat's history but also relies on the knowledge, sensitivity and criteria of the assessor. Owners, on the other hand, must understand that if they add elements that alter the original design, rigging or equipment of the boat with the intention of improving its performance or improve manoeuvrability, this will affect the coefficient of authenticity. To avoid discontent among the fleet, which we highlight in the article on ratings published in this issue, we need more rigorous rules and more transparency from CIM and those who apply it in each country, as well as better understanding of the rules among boat owners.

X TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM

CIRCUITO ESPAÑOL DE VELA CLÁSICA

Barcos Clásicos, de Época y Espíritu de Tradición

PUIG VELA CLÀSSICA BARCELONA
8 - 11 JULIO

SEMANA CLÁSICA DE PUERTO SHERRY
15 - 18 JULIO

VELA CLÁSICA MALLORCA
ILLES BALEARS CLÀSSICS
11 - 15 AGOSTO

VELA CLÁSICA MENORCA
COPA DEL REY - REPSOL
25 - 29 AGOSTO



www.trofeomarenostrum.com

PUIG VELA CLÁSICA BARCELONA
REGATA ILLES BALEARS CLASSICS
VELA CLÁSICA MENORCA
XVII COPA DEL REY DE BARCOS DE ÉPOCA
SEMANA CLÁSICA
RANC

Regatas | Regattas

14



© NICO MARTINEZ

IX TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM

18 XII PUIG VELA CLÀSSICA BARCELONA

24 XXV ILLES BALEARS CLÀSSICS

30 XVI COPA DEL REY - VELA CLÁSICA MENORCA

1 Editorial | Editor's letter
2 Sumario | Contents
4 Fotografos | Photographers: Carlo Borlenghi
6 Noticias | News
36 Curiosidades | Interesting Facts: Circuito Mare Nostrum
42 Conmemoraciones | Commemorations: Juan Sebastián Elcano
52 Opinión | Opinion: Mediciones | Rating systems
56 Historia | History: Los Clase J
64 Refit: Dragon *Clipper*
66 Refit: Gaucha *Rejucilo IV*
70 Regata | Regatta: XXII Diada de Vela Latina
72 Regata | Regatta: Copa Gitana 2019
74 Asociaciones | Associations: AGABACE
74 Asociaciones | Associations: AEBEC



© JORGE ANDREU

44

LA SPINA & EMILIA
Dos 12m FI frente a frente
Two International 12m head to head



Portada:
Joanne & Cippino | XXV Illes Balears Clàssics
© Nico Martinez

Directora | **Editor**: Yolanda Llinás - *yllseafever@curtediciones.com* · **Directora Comercial** | **Commercial Manager**: Laura Curt - *lcurt@curtediciones.com* · **Redacción** | **Editing**: Valentina Libri - *valentina.libri@curtediciones.com* · **Colaboradores** | **Collaborators**: Enrique Curt, Leonardo García de Vincentiis, Luis Touron Figueroa, Manolo Nadal de Uhler · **Textos en inglés** | **English texts**: Valentina Libri · **Fotógrafos** | **Photographers**: Nico Martinez, Alfred Farré, Andrea Scapolan · **Directora de Arte** | **Art Director**: Mª Pilar Saura **Publicidad** | **Advertising** publicidadnautica@curtediciones.com · **Distribución y suscripciones** | **Distribution and Subscriptions**: distribucion@curtediciones.com Encarna Rubia - Tel. 934 121 177 - Fax 933 183 505 **Distribución** | **Distribution España** | **Spain**: Sgel y Rotger · **Portugal**: Logista · **Venezuela**: Dis. Lanzamiento **Precio** | **Price**: 8 euros. Canarias y aeropuertos 8,20 euros. | Canary Islands and airports 8,20 euros · **Impresión** | **Printed by**: Litografía Rosés, S.A. · **Depósito Legal** | **Legal Deposit**: 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. | All the drawings, photos and articles published are property of the publisher. Any partial or total reproduction is strictly prohibited without prior authorization. The publisher shall not be liable for the opinion of the editorial collaborators.

Revista semestral | **Six-monthly magazine** · **Impreso en España** | **Printed in Spain** · **Editorial** | **Publisher**:

CURT EDICIONES S.A. Consell de Cent, 398, bajos ~ 08009 Barcelona ~ Tel. 933 180 101 ~ Fax 933 184 528 ~ www.curtediciones.com
Presidente Fundador | **Founding president**: Enrique Curt · **Consejera Delegada** | **Managing director**: Laura Curt Iborra


escuela
DE NAVEGACIÓN
RCNB
VIVE LA VELA
DISFRUTA DEL MAR
Visita nuestro nuevo sitio web y descubre nuestros
Cursos de Navegación 2020: Titulaciones, Crucero,
Vela Ligera, Campus Mar…
www.escuelarcnb.com
RCNB
Real Club Náutico de Barcelona



Carlo Borlenghi

"La fotografía náutica ha sido mi trabajo y mi vida, durante más de 30 años. Tanto tiempo ha pasado que ahora me resulta difícil discernir una cosa de la otra. Pero el truco está en no intentar hacerlo y seguir viviendo en mi trabajo y trabajando en mi vida, en una serie, casi interminable, de imágenes de velas, de sombras, rociones, reflejos, regatas y barcos. Tengo la misma ilusión que cuando, de niño, contemplaba velas a lo lejos, desde mi casa junto al Lago de Como, soñando con un trabajo que fuese el ejercicio de la libertad. La fotografía náutica ha sido siempre, desde sus inicios con Rosenfeld y la familia Beken de Cowes, un acto de amor hacia la belleza de los barcos de aquellos tiempos, que el fotógrafo intentaba plasmar a través de la perfección de sus formas y de la elegancia de los movimientos de aquellos barcos irrepetibles. Muchos años han pasado y la tecnología ha permitido explorar nuevas vías expresivas que eran





"Sailing photography has been my job and my life for more than 30 years. It has been so long that right now I find some difficulties in discerning the two things. The trick is not to do so and keep on living in my work and working in my life, in a series of images of sails, shadows, sprays, reflections, regattas and boats. With the same enthusiasm as when, as a child, I watched the sails from my house on Como Lake, dreaming about a job that could be an exercise of freedom. Sailing Photography has always been, since its beginning with Rosenfeld and the Beken of Cowes family, an act of love to the beauty of the boats of those times, the photographer tried to catch on film the perfection of shapes and the elegance of motion of those unrepeatable boats. Many years have passed, and the technology has allowed to explore expressive ways that would have been unimaginable at that time. In the meanwhile, boats have lost their beauty, charm and harmony, ceasing to blend seamlessly with the sea itself. I have tried therefore to leave behind the style of those times, made of pictures that were like full-figured portrait of the boats, in order to look for that lost elegance in the details: the shadow of a sail reflected in the water; the effort of a sailor that on the bow stands against the power of winds and waves; the ephemeral geometries of a crossing of sails, of lights, of men. A perfect instant that sometimes lasts just the time to see it or to think it and other times not even that. But if I've captured a little bit of that beauty and I can transmit it to those who were not there, thus I feel that, like the pioneers of that time, I've given a sense to my life as a Sailing Photographer".

Carlo Borlenghi

impensables en aquellos tiempos. Entretanto, los barcos han ido perdiendo belleza, encanto y armonía, dejando atrás su simbiosis con el mar. Por ello, he decidido dejar atrás el estilo fotográfico de aquellos tiempos, en los que imperaba retratar a los barcos, para ir a buscar la elegancia perdida en los detalles: la sombra de una vela reflejada en el agua; el esfuerzo de un navegante a proa sintiendo la fuerza del viento y de las olas; la pasajera geometría de dos velas que se cruzan, la luz, los hombres. Un instante perfecto, que en ocasiones, dura tan solo el tiempo de ver o de pensar y en otras ni siquiera eso. Pero cuando he captado un retazo de esa belleza y puedo transmitírsela a aquellos que no estaban allí, entonces siento que, al igual que los pioneros, he dado un sentido a mi vida como Fotógrafo Náutico".

Carlo Borlenghi

FOTO NICO MARTINEZ



GIPSY 1927
PUESTA DE LARGO EN EL CIRCUITO MARE NOSTRUM 2019

Gipsy 1927, nueva empresa creada para salvaguardar joyas de la vela clásica, ha colaborado, mediante la presencia del Gipsy Gin, en las regatas más prestigiosas del panorama nacional, como las que conforman el circuito del Trofeo Mare Nostrum, así como en otras competiciones de gran relieve organizados por el Real Club Náutico de Palma, el Real Club Náutico de Valencia, el Real Club de Regatas de Alicante, el Real Club Marítimo de Santander y el Club Náutico Puerto Sherry. Gipsy 1927 es un proyecto único, ya que destina una aportación económica a la Fundación Vela Clásica de España, para la conservación y restauración de barcos clásicos, mientras que Gipsy Gin es una ginebra clásica que se produce en una destilería con mas de 200 años de historia, en El Puerto Santa Maria, utilizando alcohol de grano en los centenarios alambiques de cobre y empleando, según el método London Dry Gin, los mejores botánicos, entre los que destaca el Aliso de Mar. El resultado es una ginebra seca que, a su vez, tiene un final inigualable y que, con sus 39º y sus 6 destilaciones, resulta una ginebra única. Con cada trago de Gipsy Gin no solo obtenemos el frescor deseado, en nuestro combinado favorito, sino que aportamos nuestro granito de arena para la conservación y recuperación de barcos clásicos.
gipsy1927.es

GIPSY 1927
2019 MARE NOSTRUM CIRCUIT DÉBUT

Gipsy 1927, new enterprise created to protect precious classic sailing boats, collaborated, through the presence of Gipsy Gin, with the most prestigious Spanish regattas, such as those part of the Mare Nostrum Trophy circuit, as well as in other important competitions organised by Real Club Náutico de Palma, Real Club Náutico de Valencia, Real Club de Regatas de Alicante, Real Club Marítimo de Santander and Club Náutico Puerto Sherry. Gipsy 1927 is a unique project as it provides funds to the Spanish Classic Sailing Foundation for the conservation and restoration of classic boats, while Gipsy Gin is a classic gin produced in a distillery over 200 years old, located in El Puerto Santa Maria, using grain alcohol, hundred-year-old copper stills and following the London Dry Gin method, which uses only the best plants, including Sweet Alison. The result is a dry gin with a unique final taste, thanks to its 39% of alcohol and 6 distillation sages. Every sip of Gipsy Gin not only gives us the freshness we like to enjoy in our drinks, it also provides our small contribution to the conservation and restoration of classic sailing boats.



Club de Mar
MALLORCA

XXVI REGATA ILLES BALEARS CLÀSSICS

Vela Clásica Mallorca

12 - 15 | 8 | 2020

Barcos Clásicos, de Época y Espíritu de Tradición

Muelle Pelaires s/n 07015 Palma www.velaclasicamallorca.com regatas@clubdemar-mallorca.com

EL LLAUT *ALZINA* (1945) VISITA SU PUERTO DE ORIGEN

Aprovechando la celebración de la Fira de la Llampuga, que se celebra anualmente en el puerto de Cala Ratjada durante un fin de semana del mes de septiembre, el llaud *Alzina* volvió a su punto de partida, ya que esta embarcación fue construida en este puerto del levante mallorquín, por el mestre d'aixa Miquel Rosselló Tarrassa "el pollençí", en el año 1945. La travesía desde su actual puerto base del Arenal hasta Cala Ratjada se llevó a cabo en dos jornadas, finalizando la primera de ellas en Porto Petro, desde dónde continuó viaje, al día siguiente, hasta llegar al destino previsto, dónde recibió una calurosa bienvenida. Tanto los vecinos del municipio de Capdepera como un gran número de visitantes, llegados de toda la isla atraídos por la Fira de la Llampuga, disfrutaron del regreso del Alzina a su puerto de origen. Especialmente emotiva fue la presencia a bordo de Tomeu Alvarez Alzina, nieto del primer armador, quien recordó que la barca fue mayor y más costosa de lo previsto y que se pudo pagar gracias a una buena temporada de captura de langostas.

Declarado Bé d'Interés Cultural (BIC) en el 2008, el *Alzina* es propiedad de la Associació d'Amics del Museu Marítim de Mallorca que, mediante un acuerdo con la Escola de Mestres d'Aixa, procedió a su restauración, aunque sin llegar a poderle equipar de motor. Así lo encontró Gabriel Rosselló en Porto Colom decidiendo, debido a su gran pasión por la vela latina, crear la Associació Alzinaires para recaudar los fondos precisos para poderlo hacer navegar. Tal como comenta la actual presidenta de esta asociación, Catalina Oliver *"Se creó esta entidad en 2016 y cuando mi marido falleció, yo cogí el testigo para que no se perdiera todo lo que él hizo. Una vez constituida, firmamos un acuerdo con la Associació d'Amics del Museu, que nos cedió el uso, y nos convertimos en responsables de la dinamización de la barca. Por una más que razonable aportación económica, los socios tienen derecho a navegar en el Alzina, participando en su muy activa agenda de navegación"*.

abordelalzina.blogspot.com



Toni Llobera & Catalina Oliver.



LLAUT *ALZINA* (1945) VISITS HER PORT OF ORIGIN

In occasion of the Llampuga Fair, which is celebrated every year on the last weekend in September in the port of Cala Ratjada, the llaud Alzina returned to her port of origin, as this boat was built in this eastern port in Mallorca by ship carpenter Miquel Rosselló Tarrassa, known as "el pollençí", in 1945. The crossing from her current base in Arenal to Cala Ratjada took two days, stopping once in Porto Petro at the end of the first day and continuing until her final destination where she received a warm welcome. Both the locals in Capdepera and the numerous visitors, arrived to attend the Llampuga Fair, celebrated the return of *Alzina* to her port of origin. On board the llaut was Tomeu Alvarez Alzina, grandson of the first owner, who recalled how the boat was much larger and expensive than expected and could be afforded thanks to a good season of lobster fishing.

An Asset of Cultural Interest since 2008, *Alzina* is owned by Associació d'Amics del Museu Marítim de Mallorca (Friends of the Maritime Museum Association), who thanks to an agreement with the Ship Carpenters School arranged for her restoration, however, without fitting an engine. This is how Gabriel Rosselló, passionate about latin rigged boats, found her in Porto Colom and decided to create the Alzinaires Association to collect the funds required to get her to sail again. As the president of the association Catalina Oliver said *"The association was created in 2016 and when my husband died, I took over to make sure his work did not go to waste. Once constituted, we signed an agreement with Associació d'Amics del Museu Marítim, who gave us user rights, and we became responsible for sailing her. For a reasonable contribution, members of the association have the right to sail Alzina and take part in her very busy sailing agenda"*.

abordelalzina.blogspot.com



VELA CLÁSICA MENORCA

XVII COPA DEL REY
DE BARCOS DE ÉPOCA REPSOL

Mahón
25-29
AGO 2020

REPSOL

CLUB MARÍTIMO DE MAHÓN
Años 1945-2020

MENORCA islas baleares

CONSELL INSULAR DE MENORCA

AJUNTAMENT DE MAÓ-MAHÓN

GOVERN ILLES BALEARS

Port de Maó
Autoritat Portuària de Baleares

BAJO EL LEMA DE LA SOSTENIBILIDAD



El Salón Náutico de Barcelona, celebrado del 9 al 13 de octubre, celebró su 58ª edición bajo el lema de la sostenibilidad, destacando la presencia de los últimos avances tecnológicos para salir a la mar con el mínimo nivel de contaminación, como barcos solares, motores eléctricos o híbridos, bicicletas acuáticas, bañadores confeccionados con plásticos recogidos en el mar y pinturas no contaminantes y todo tipo de artilugios encaminados a la protección del medio marino. El certamen, que registro un crecimiento del 7%, con la participación de 290 expositores y más de 700 embarcaciones expuestas, contó a su vez con un área dedicada a la marina tradicional, con muy diversas actividades que atrajeron el interés de los visitantes.

salonnautico.com

SUSTAINABILITY THE KEY FACTOR

At the 58th edition of the Barcelona Boat Show, held between 9 and 13 October, the focus was on sustainability and on the latest technological advances designed to enjoy the sea with the lowest possible impact on the environment: solar powered boats, electric and hybrid engines, water bicycles, swimwear made using plastic recycled from the sea, non-polluting paint and all sorts of devices designed to protect the environment. The event, which registered a 7% increase, thanks to 290 exhibitors and more than 700 boats on show, dedicated an area to traditional marine activities, which attracted the interest of many visitors.

EL CENTENARIO *ORIOLE* (1905) LUCE COMO NUEVO TRAS SU PASO POR "THE CARPENTRY"

El magnífico diseño de Nathanael Greene Herreshof, construido en el año 1905 por Herreshof Manufacturing Company, de 13,25 metros de eslora, ha sido sometido a un proceso de mantenimiento y reparación a lo largo de 8 meses, a cargo del equipo de expertos profesionales que conforman el taller de carpintería especializado en clásicos, The Carpentry, en Varadero Valencia. Dicho proceso ha supuesto el pintado del casco y de la aplicación, tras un suave lijado, de antifouling a pistola en la obra viva, amén de una revisión general de los grifos de fondo, válvulas de bronce, eje, instalación eléctrica y motor y la instalación de dos nuevos depósitos. Después de haber sido tratado por manos expertas, el *Oriole* está pues pronto para volver a surcar los mares.

varaderovalencia.com



HUNDRED-YEAR-OLD *ORIOLE* (1905) LOOKS BRAND NEW AFTER STOPPING AT "THE CARPENTRY"

The beautiful design by Nathanael Greene Herreshof, built in 1905 by Herreshof Manufacturing Company, underwent maintenance and repairs over a period of 8 months. Work on the 13.25 m long vessel was carried out by the expert professionals at The Carpentry, at Varadero Valencia, specialists in carpentry work on classic yachts. The work included painting the hull and a gentle sanding followed by antifouling treatment using a spray gun, as well as general maintenance work on the faucets and bronze valves, axis, electrical system and engine and the installation of two new tanks. After being treated by expert hands, *Oriole* is ready to sail again.



15-19 JULIO 2020

www.clubnauticopuertosherry.com

¡SUSCRÍBETE!

Sea fever
BARCOS CLÁSICOS

Revista especializada
Suscripción para 6 ejemplares

Edición en papel
48,00 €
OFERTA ESPECIAL 40,00 €

Edición digital
36,00 €
OFERTA ESPECIAL 26,00 €



Suscríbete *on line* en www.curtediciones.com o llamando al 933 180 101

Sea fever revista oficial del Circuito Mare Nostrum de Barcos Clásicos del Mediterráneo

FOTO: © LUIS FERNANDEZ

GRAN ANIMACIÓN EN LA MALLORCA CLASSIC WEEK

Pensar en grandes esloras en Mallorca es pensar en Puert Adriano, elegante oasis de confort y exclusividad, con el sello inconfundible del gran diseñador Philippe Starck. Y en este incomparable marco tuvo lugar, durante un largo fin de semana de septiembre, la Mallorca Classic Week, que atrajo a numeroso público ansioso por admirar la gran flota de coches de época congregada en esta cuarta edición. Especial interés suscitó el Primer Gran Premio de Mallorca para niños en coches de pedales, los icónicos Kettcar, que contó con la colaboración de diversos colegios y cuyo objetivo es promover la afición por el automovilismo desde la infancia. El esperado Concurso de Elegancia estuvo este año muy reñido y el jurado, presidido por S.A.R. el príncipe Leopoldo de Baviera, tuvo que deliberar largamente antes de otorgar el preciado premio a Madeleine Mettegang y a su Ford Thunderbird Series, eligiendo como "Best of Show" al Porsche 911 del año 1967 perteneciente al alemán Dietrich Hatlapa. Es indudable que tanto el público asistente como los participantes, disfrutaron de unas magníficas jornadas, unos admirando esas joyas del pasado y los otros recorriendo con ellos los más bellos parajes de la isla, esperando ya todos ellos, con gran ilusión, la celebración de la próxima edición.

portadriano.com



GREAT ENTERTAINMENT AT MALLORCA CLASSIC WEEK

Thinking big in Mallorca means thinking of Puerto Adriano, elegant oasis of comfort and exclusivity with Philippe Starck's unmistakable mark. The Mallorca Classic Week was held in this unique location during a long September weekend. The event attracted large crowds anxious to admire the great fleet of vintage cars of this fourth edition. The first Mallorca Kettcar Grand Prix for children attracted a lot of interest. It was organised in collaboration with several schools and aimed to promote car racing among children. This year, the competition at the much anticipated Concours d´Elegance was fierce. After much deliberating, the jury presided by H.R.H. Prince Leopold of Bavaria assigned the price to Madeleine Mettegang and her Ford Thunderbird Series, choosing the 1967 911 Porche owned by German Dietrich Hatlapa as "Best of Show". One thing is for sure: the public enjoyed watching these beauties of the past just as much as the participants enjoyed driving them around the most suggestive parts of the island, and they all will be looking forward to the next edition of this great event.



IX Trofeo Mare Nostrum

Poker de ases

Argos en Clásicos, *Marigan* en Época Cangreja, *Cippino* en Época Bermudiana y *Tiger Maru* en Espíritu de Tradición, vencedores del Trofeo Mare Nostrum, en su novena edición.

Veinticinco han sido los barcos que este año han cumplido con los requisitos exigidos para poder optar al Trofeo Mare Nostrum, o sea participar en al menos dos de las tres pruebas puntuables celebradas este año: Puig Vela Clàssica Barcelona, Illes Balears Clàssics de Palma y Vela Clásica Menorca. Esta cifra es idéntica a la del pasado año, con la salvedad que en esta edición son cuatro los ganadores, mientras que en la pasada quedó desierta la categoría Espíritu de Tradición, al igual que ha vuelto a ocurrir con la de Big Boats, presente tan solo en la Puig Vela Clássica Barcelona. Una novedad ha sido la de aplazar la entrega de este codiciado trofeo a las fechas en las que se celebra el Salón Náutico Internacional de Barcelona, para otorgar a este acto un carácter propio y que, a su vez, sirva de presentación de la siguiente edición, habiendo dado tiempo al comité para reunirse, analizar resultados, fijar fechas y determinar diversos aspectos técnicos.

MARIGAN IMBATIBLE EN ÉPOCA CANGREJA

Nuevamente, el centenario Marigan de Tim Liesenhof, del Real Club Náutico de Palma, se impuso a sus rivales en Época Cangreja, anotándose dos primeros en Barcelona y Palma y quedando tercero en Mahón, regata en la que le afectó especialmente la falta de viento. Este cutter de

Argos (1964)

© Nico Martínez



©Luis Fernandez



Cippino (1949)

Four aces

Argos among the Classics, _Marigan_ in the Vintage Gaff Rig Class, _Cippino_ in the Bermuda Rig Class and _Tiger Maru_ in the Spirit of Tradition Class, were the winners of the ninth edition of the Mare Nostrum Trophy.

This year twenty-five boats met the requirements to take part in the Mare Nostrum Trophy, i.e. they took part in at least two of the races valid for qualification at this year's edition: Puig Vela Clàssica Barcelona, Illes Balears Clàssics de Palma and Vela Clásica Menorca. The exact same number as last year, the only difference being that four winners instead of three were proclaimed this year, as last year the Spirit of Tradition Class was not present, as was again the case with the Big Boats Class, present only at the Puig Vela Clássica Barcelona Regatta. One of the novelties consisted in holding the award ceremony of this coveted trophy on the dates in which the Barcelona International Boat Show is held to highlight its unique characteristics and to present its next edition, having given the committee the time to meet, analyse the results, set dates and arrange for a number of technical aspects.

UNBEATABLE MARGIN IN THE VINTAGE GAFF RIG CLASS

Once again, the hundred-year-old *Marigan* owned by Tim Liesenhof, of the Real Club Náutico de Palma, prevailed over its rivals in the Vintage Gaff Rig Class obtaining two first places in Barcelona and Palma and arriving third in Mahón, event in which it was particularly affected by the lack of wind. This 1898 cutter, designed by Charles Livingston, has won a number of different trophies and prizes on this circuit for its results, longevity and excellent conditions, and this year it received the Trophy for the second consecutive year.

CIPPINO WINS AGAIN IN THE BERMUDA RIG CLASS

This was the third consecutive victory for this Argentinian boat, designed by German Frers, whose

PALMARÉS ÉPOCA CANGREJA | WINNERS VINTAGE GAFF

Participantes | Participants — Barcelona: 6 — Palma: 4 — Mahón: 5 — Puntuables | Classifiable Trofeo Mare Nostum: 3

NOMBRE | NAME	ARMADOR | OWNER	PATRÓN | SKIPPER	CLUB	DISEÑADOR | DESIGNER	AÑO | YEAR	RESULTADOS | RESULTS
MARIGAN	Tim Liesenhoff	Tim Liesenhoff	RCN Palma/Aebec	Charles Livingston	1898	1º/ 1º/ 3º
GIPSY	Ricardo Rubio/José Luis Vilar	Petete Rubio	RCM Santander	Colin Archer	1927	4º/ 2º/ 4º
FREDA	Miguel Rigo	Miguel Rigo	RCN Palma	Murray Petersons	1935	6º/ 3º/ 5º

PALMARÉS ÉPOCA BERMUDIANA | WINNERS BERMUDIAN

Participantes | Participants — Barcelona: 10 — Palma: 8 — Mahón:11 — Puntuables | Classifiable Trofeo Mare Nostum: 8

NOMBRE | NAME	ARMADOR | OWNER	PATRÓN | SKIPPER	CLUB	DISEÑADOR | DESIGNER	AÑO | YEAR	RESULTADOS | RESULTS
CIPPINO	Daniel Sielecki	Martin Billoch	YC Argentino/Aebec	German Frers	1949	2º/ 1º/ 1º
ARGYLL	Griff Rhys Jones	Alex Bourdessoule	British Classic YC	Olin Stephens	1948	4º/ 2º/ 6º
LA SPINA	Antonio Gómez	Toni Belles	RCN Barcelona	Vittorio Baglietto	1929	7º/ 7º/ 9º
AROSA	Armada Española	Pedro Calvo	Armada Española	Alfred Mylne	1932	10º/ 8º/12º
JOANNE	Felix Noguera	Felix Noguera	Yacht Club Argentino	German Frers	1948	NP/ 3º/ 4º
HALLOWEEN	Michael Cotter	Michael Cotter	Royal Irish Yacht Club	William Fife	1926	NP/ 5º/ 7º
ROWDY	Howard Dyer	Howard Dyer	RIYC	Herreshoff	1916	NP/ 6º/ 5º
DIONE	Hans Alberecht	Victor de Juan	New York YC	William Fife	1912	8º/ NP/ 8º

owner Daniel Sielecki and skipper Martín Biloch showed all their enthusiasm for this Mediterranean circuit that allows them to enjoy three amazing race courses and their attractive surroundings: Barcelona, Palma and Mahón. What a shame the brotherly battle started with *Fjord II* in Barcelona, who finished in second place, did not continue in the two following regattas, as it is always a pleasure watching similar boats, perfectly equipped, with expert and well-coordinated crews compete against each other at such a high level.

ARGOS PREVAILS AMONG THE CLASSICS TAKING HOME THREE PRIZES

In the category with the most numerous fleet, to the point that it had to be divided in two groups – Classics 1 and Classics 2 – *Argos* de Barbara Trilling, representing the New York Yacht Club, had no rivals and won all three races. A great satisfaction after being overtaken by *Giraldilla* in the overall standings at the previous edition with a very small point difference. In this occasion, with three first places and the absence of its main rival in Barcelona, the victory of this Marconi cutter, designed by Holman & Pye and built in 1964, was straightforward.

1898, diseño de Charles Livingston, ha acumulado diversos trofeos y premios a lo largo del circuito siendo, tanto por sus resultados como por su longevidad y su estado de conservación, digno merecedor de este Trofeo, que recibe por segundo año consecutivo.

CIPPINO REPITE TRIUNFO EN ÉPOCA BERMUDIANA

Y ya van tres victorias consecutivas para este barco argentino, diseño de German Frers, cuyo armador Daniel Sielecki y su patrón Martín Biloch se manifiestan entusiastas de este circuito mediterráneo, que les permite disfrutar de tres magníficos campos de regata y de sus atractivos entornos: Barcelona, Palma y Mahón. Lástima que la lucha fratricida que entabló con su barco gemelo Fjord II en Barcelona, y que le relegó allí al segundo puesto, no tuviese continuidad en las dos siguientes regatas, ya que es siempre un placer ver competir, al más alto nivel, a barcos similares, perfectamente equipados, excelentemente trimados y con tripulaciones expertas y bien coordinadas, como las suyas.

ARGOS SE IMPONE EN CLÁSICOS CON TRES PRIMEROS

En la categoría con la flota más numerosa, tanto que en la Puig Vela Clàssica deben dividirla en dos grupos: Clásicos 1 y

Marigan (1898)

©Luis Fernandez





© Nico Martínez

Tiger (1971)

PARTICIPATION PRIZE IN THE SPIRIT OF TRADITION CLASS

Only two boats met the requirements to participate in the Trophy in this class, in which ten boats took partin some of the valid regattas. *Tiger Maru*, the winner thanks to a second place in Palma and a seventh place in Mahón, is an 11.28-metre long prototype built in 1971, owned by Julien Davies, representing the New York Yacht Club.

Clásicos 2, Argos de Barbara Trilling y representando al New York Yacht Club, no tuvo rival, anotándose tres primeros. Pudo quitarse con ello la espinilla de verse superado, en la anterior edición, por el Giraldilla tras el cómputo general de pruebas celebradas, ya que la diferencia entre ambos fue sumamente estrecha. En esta ocasión, con tres primeros y la no participación de su rival más directo en Barcelona, la victoria de este cutter marconi, diseño de Holman & Pye y construido en 1964, ha sido rotunda.

PREMIO A LA PARTICIPACIÓN EN ESPÍRITU DE TRADICIÓN

Tan solo dos barcos cumplieron los requisitos para optar al Trofeo en esta categoría, en la que han sido diez los barcos que han participado en alguna de las regatas puntuables. Tiger Maru, el vencedor con un segundo puesto en Palma y un séptimo en Mahón, es un prototipo de 11,28 metros de eslora, construido en 1971, perteneciente a Julien Davies y que representa al New York Yacht Club.

PALMARÉS CLÁSICOS | WINNERS CLASSICS

Participantes | Participants — Barcelona: 18 — Palma: 10 — Mahón: 15 — Puntuables | Classifiable Trofeo Mare Nostum: 12

NOMBRE | NAME	ARMADOR | OWNER	PATRÓN | SKIPPER	CLUB	DISEÑADOR | DESIGNER	AÑO | YEAR	RESULTADOS | RESULTS
ARGOS	Barbara Trilling	Eduardo Mendez	New York YC	Holman & Pye	1964	1º C2/ 1º/ 1º
OUTLAW	Michael Cotter	Michael Cotter	YCV d'Antibes	Illingworth	1963	3º C1/ 4º/ NP
EMERAUDE	Vittorio Cavazzana	Vittorio Cavazzana	RCN Barcelona	German Frers	1976	4º C1/ 7º/ 8º
MARGARITA ESTA LINDA LA MAR	Antón de Llano	Ignacio de Llano	CVP Andratx-Aebec	C.San Germani	1972	4º C2/ 8º/15º
GIRALDILLA	Valle de la Riva	Petete Rubio	CM. Puerto Sherry-Aebec	Sparkman & Stephens	1963	NP/3º/ 2º
YANIRA	Regatta Experience	José Negrete	RCN Barcelona-Aebec	Bjarnee Aas	1954	2º C1/11º/ 3º
KAHURANGI	Pepe de Miguel Corcuera	Pepe de Miguel	Club de Mar - Aebec	Arthur C. Robb	1952	7º C1/ 5º/ 9º
CORSARO	Marina Militare Italiana	Angelo Maria Gianni	Marina Militare Italiana	Sparkman & Stephens	1960	NP/ 2º/ 5º
OJALA	Susan Carol Holland	Michele Frova	RORC	Olin Stephens	1973	2º C2/ NP/ 6º
MADRIFA 2	Maurizio Brunori	Emiliano Parenti	Tecnomar Fiumicino	Dick Carter	1974	3º C2/ NP/ 7º
SAMARKAND	Ulf Bohne	Charli Casanovas	RCN Barcelona	Olin Stephens	1958	6º C1/ NP/10º
ALTAMAR	Pedro Ramos	Javier Ramos	RCM Barcelona - Aebec	JM Alonso Allende	1970	5º C2/ NP/11º

PALMARÉS ESPÍRITU DE TRADICIÓN / RI | WINNERS SPIRIT OF TRADITION

Participantes | Participants — Barcelona: 0 — Palma:4 — Mahón: 8 — Puntuables | Classifiable Trofeo Mare Nostrum: 2

Tiger Maru	Julien Davies	Julien Davies	New York YC		1971	NP/2º/7º
Row Row	Marcel Carreras	Marcel Carreras	CM. Mahón	Marcelo Penna	1987	NP/4º/8º

Puig Vela Clàssica Barcelona

Brillante duodécima edición

Más de 500 regatistas, a bordo de 44 barcos representando a nueve nacionalidades distintas, participaron en una edición que se ha distinguido por su alto nivel competitivo y sus excelentes condiciones de viento





Guía en Clásicos, *Marigan* en Época Cangreja, *Fjord II* en Época Bermudiana y *Moonbeam of Fife* en Big Boats, tuvieron que luchar con gran denuedo para proclamarse vencedores de esta edición. Todos ellos pueden ser considerados veteranos en esta regata, en la que participan de forma habitual, al igual que gran parte del resto de la flota, exceptuando siete barcos que debutaban este año en Barcelona. Entre los "nuevos" encontramos a dos 12 metros, a dos verdaderas joyas afortunadamente recuperadas del pasado, *La Spina* (1929) y *Emilia* (1930). Ambos 12 metros fueron construidos en Italia y, a pesar de la manifiesta rivalidad entre sus primeros armadores, por diversos motivos – entre ellos la diferencia de aparejo inicial - no se habían enfrentado con anterioridad en un campo de regatas. Así pues, la expectación por verlos a ambos en acción era enorme. Y para su mayor lucimiento, y el de toda la flota, el viento se mostró generoso, especialmente durante la primera jornada, en la que llegó a alcanzar una intensidad de hasta 22 nudos, aunque levantando escaso oleaje, lo que propició que el recorrido de 18 millas, idéntico para todas las clases, diese pié a un verdadero recital de táctica y maniobras. Con algo menos de viento, la segunda jornada transcurrió con igual brillantez, al igual que la tercera y última, en la que, tras un obligado aplazamiento, la prueba se pudo completar para todas las categorías, viviéndose momentos de gran emoción, pues no eran pocos los que se jugaban, en ese último día, el triunfo final.

GUÍA Y *ARGOS* REVALIDAN SU TÍTULO EN CLÁSICOS I Y 2, RESPECTIVAMENTE

Patroneado por Jordi Costa, *Guía* (1967) se impuso en Clásicos 1 en las dos primeras jornadas, cediendo el liderazgo en la tercera al Yanira (1954) de Andrés León, que supo aprovechar el estrecho marcaje que el Outlaw (1963) de Jean Claude Vay le imponía al Guía (1967) para anotarse un primero que, en el cómputo final, le empataba a puntos con el Outlaw (1963),

Brilliant 12th edition

Over 500 yachtsmen and women on board 44 boats representing nine different nations, took part in 12th edition of the Puig Vela Clàssica that stood out for its competitiveness and excellent wind conditions

Guía among the Classics, *Marigan* in the Vintage Gaff Rig class, *Fjord II* in the Bermuda Rig class and *Moonbeam of Fife* among the Big Boats, had to fight hard to win this year's edition. All of them can be considered veterans of this regatta as they attend regularly, as most of the rest of the fleet, except for the seven boats that made their début this year in Barcelona. The "rookies" included two 12-metre boats, two true gems that luckily have passed the test of time, *La Spina* (1929) and *Emilia* (1930). Both were built in Italy but despite the profound rivalry between their first two owners, for a number of reasons – including the initial different rigging – the two had never raced against each other on a regatta field before this event. Therefore, expectations to see them go head to head were huge. To ensure their best performance, and that of the entire fleet, the wind was most helpful, especially during the first day when it reached 22 knots but without creating many waves; this meant that participants were able to display their best tactics and control skills along the 180-mile route, identical for all classes. With less wind, the second day was equally brilliant, as was the third and last day during which after an unavoidable postponement, the race was completed by all categories with moments of great excitement as many were counting on their last day performance to take home the trophy.

GUÍA AND *ARGOS* RETAIN THEIR TITLES IN THE CLASSIC I AND 2 CLASS, RESPECTIVELY

On the first day, *Guía* (1967), skippered by Jordi Costa, won the Classics 1 class but on the third day it conceded victory to Andrés

EL TROFEO ENRIQUE PUIG POR EQUIPOS RECAYÓ ESTE AÑO EN EL CONJUNTO ESPAÑOL FORMADO POR *GUIA* (1967) Y *MARIGAN* (1898).

THIS YEAR, THE ENRIQUE PUIG TEAM TROPHY WENT TO THE TWO SPANISH BOATS *GUIA* (1967) AND *MARIGAN* (1898).

aunque con mejores resultados parciales. Menos lucha en el liderazgo de Clásicos 2, ya que el *Argos* (1964) no cedió su primer puesto en ninguna de las tres jornadas de regata. Dónde sí se produzco un nuevo empate fue en los siguientes puestos del podium, ya que la pugna entre el *Ojalá II* (1973) de Michele Frove, el *Madrifa 2* (1974) de Emiliano Parenti y el *Margarita está linda la mar* (1972) de Ignacio Llano se prolongó hasta las últimas millas de la tercera prueba, quedando finalmente en segundo, tercero y cuarto puesto en el ya mencionado orden.

PUGNA A TRES EN ÉPOCA CANGREJA

Tres barcos, tres armadores, tres patrones y tres tripulaciones excelentes que dieron todo un espectáculo de competitividad y deportividad, subiendo al pódium por méritos sobradamente demostrados en el mar. Nos referimos a *Veronique* (1907), *Marigold* (1892) y *Marigan* (1898), que dieron un recital de como maniobrar tan complejo aparejo. Los tres salieron al mar, para correr la última y definitiva prueba, con igualdad de puntos y, por lo tanto, con las mismas posibilidades de triunfo. Marigan (1898) se jugó el todo por el todo desde la misma salida, forzando un fuera de línea al *Veronique* (1907) y manteniendo luego las distancias hasta defender la diferencia en tiempo compensado, logrando con el ello el triunfo en esa jornada y en la final. *Marigold* (1892), que había optado por mantenerse al margen de esa lucha sin cuartel, se situó en segunda posición, quedando el *Veronique* (1907) relegado a la tercera. Un duelo apasionante, en todos los sentidos.

Cippino (1947) & *Fjord III* (1949)





Guia (1967)

León's *Yanira* (1954), who took advantage of the close marking of Jean Claude Vay's *Outlaw* (1963) on *Guía* (1967) to win the race, ending the day on the same points as *Outlaw* (1963), however with better partial results.

In the Classics 2 class, competition for first place was not as fierce, as *Argos* (1964) won on all three racing days. However, the battle for second place was exciting, as Michele Frove's *Ojalá II* (1973), Emiliano Parenti's *Madrifa 2* (1974), and Ignacio Llano's *Margarita Está Linda La Mar* (1972) left it until the last miles on the third day to find out who would prevail, eventually ending the race in the above-mentioned order.

THREE-SIDED BATTLE IN THE VINTAGE GAFF RIG CLASS

Three boats, three owners, tree skippers and three amazing crews who showed all their competitiveness and sportsmanship and eventually reached the podium for merits they

PALMARÉS CLÁSICOS 1 | WINNERS CLASSICS 1

10 participantes | participants

NOMBRE | NAME	ARMADOR | OWNER	PATRÓN | SKIPPER	CLUB	APAREJO | RIGGING	DISEÑADOR | DESIGNER	AÑO | YEAR	RESULTADOS | RESULTS
Guia	Blanca Pie	Jordi Costa	RCN Barcelona	Sloop Bermudiano	Sparkman & Stephens	1967	1º 1º 2º
Yanira	Regatta Experience	Andrés de Leon	RCN Barcelona	Sloop Bermudiano	Bjarne Aas	1954	5º 2º 1º
Outlaw	Mike Horsley	Jean Claude Vau	YVV D'Antibes	Cutter Bermudiano	Illingworth	1963	2º 3º 3º

PALMARÉS CLÁSICOS 2 | WINNERS CLASSICS 2

9 participantes | participants

Argos	Bárbara Trilling	Eduardo Méndez	New York Y.C.	Cutter Marconi	Holman & Pye	1964	1º 1º 1º
Ojala II	Susan Carol Holland	Michele Frova	RORC	Sloop Bermudiano	Olin Stephens	1973	2º 2º 4º
Madrifa 2	Maurizio Brunori	Emilio Parenti	Tecnomar Fiumicino	Sloop Bermudiano	Dick Carter	1974	3º 5º 2º

PALMARÉS ÉPOCA CANGREJA | WINNERS VINTAGE GAFF

6 participantes | participants

Marigan	Tim Liesenhoff	Tim Liesenhoff	RCN Palma	Cutter Cangreja	Charles Livingston	1898	3º 1º 1º
Marigold	Husk LTD	Jason Gouldtone	RCN Barcelona	Cutter Cangreja	Charles E. Nicholson	1892	1º 3º 2º
Veronique	Blue Sky Yachting LTD	Alex Veccia	RCN Barcelona	Yawl Cangreja	A.R. Luke	1907	2º 2º 3º

Marigold (1892)



PALMARÉS ÉPOCA BERMUDIANA | WINNERS BERMUDIAN CLASS

10 participantes | participants

NOMBRE | NAME	ARMADOR | OWNER	PATRÓN | SKIPPER	CLUB	APAREJO | RIGGING	DISEÑADOR | DESIGNER	AÑO | YEAR	RESULTADOS | RESULTS
Fjord III	Scott Perry	Scott Perry	YC Uruguay	Sloop Bermudiano	German Grers	1949	1º 2º 3º
Cippino	Daniel Sielecki	Martin Billoch	YC Argentino - AEBEC	Sloop Bermudiano	German Frers	1947	2º 1º 5º
Mercury	Jordi Cabau	Jodi Cabau	CM Mahón	Sloop Bermudiano	Sam Croker	1938	4º 4º 1º

PALMARÉS BIG BOATS | WINNERS BIG BOATS CLASS

3 participantes | participants

Moonbeam of Fife	SARL Moonbeam of Fife	Erwan Noblet	SN Sait Tropez	Cútter aurico	William Fife III	1903	1º 1º 1º
Halloween	Mick Cotter	Iñigo Strez	Royal Irish Y.C.	Cutter Bermudiano	William Fife III	1926	2º 2º 2º
Black Swan	SNC Black Swan 1899	Frederic Haonisel	YC. Porquerolles	Ketch autico	Charles E. Nicholson	1899	DNF 3º 3º

amply showed at sea. We are referring to *Veronique* (1907), *Marigold* (1892) and *Marigan* (1898), who gave a fantastic demonstration of control of such complex rigging. On day three they set off for the last and final race sharing the same amount of points and the same chance of taking home the trophy. *Marigan* (1898) gave its all from the very start, forcing *Veronique* (1907) out of line and managing to maintain the distance and prevail on corrected time to take victory on the third and final day. *Marigold* (1892), who had opted to stay away from this relentless battle, finished in second position, relegating *Veronique* (1907) into third. A passionate duel in all senses.

NUEVA LUCHA FRATRICIDA EN ÉPOCA BERMUDIANA

Una vez más, los dos Frers de características muy similares: Fjord III (1947) y Cippino (1949), entablaron su "match race" particular, alternándose en el liderazgo en las dos primeras pruebas. Todo quedaba pues por decidir al llegar a la tercera jornada, en la que nuevamente se dedicaron a marcarse mutuamente, desentendiéndose del resto de la flota, ocasión que supo aprovechar el armador del Mercury (1938), Jordi Cabau, para anotarse un primero que, en definitiva, le permitió acceder al tercer puesto del pódium, superando con ello a sus más directos rivales hasta ese momento, Argylll (1948) y Emilia Prima (1930).

OCTAVA VICTORIA DEL MOONBEAM OF FIFE EN BIG BOATS

Con su triunfo en esta edición, son ocho las ediciones de la Puig Vela Clássica en las que el centenario Moonbeam of Fife (1903) se ha proclamado vencedor, con tres primeros parciales. Un rotundo éxito en las clasificaciones que, sin embargo, no refleja la pugna vivida en el mar, ya que Halloween (1926), de Iñigo Sterz, fue un digno rival en todo momento, completando el pódium el Black Swan (1899) de Frederic Haonisel, en su primera regata tras su proceso de restauración.

Fotos: © Nico Martínez

NEW FRATRICIDAL BATTLE IN THE BERMUDA RIG CLASS

Once again, the two Frers with very similar characteristics, *Fjord III* (1947) and *Cippino* (1949), were the protagonists of a unique *match race*, taking turns to lead during the first two days. It all came down to the third and final day, during which they marked each other ignoring the rest of the fleet. Jordi Cabau's *Mercury* (1938) took advantage of the situation and won the race and the third place on the podium, in front of its direct rivals, *Argylll* (1948) and *Emilia* (1930).

EIGHTH VICTORY FOR *MOONBEAM OF FIFE* IN BIG BOATS

With this edition's result – three partial first places – *Moonbeam of Fife* (1903) takes its victories in the Puig Vela Classica Trophy up to eight. A fantastic result that, however, does not do justice to the performances at sea, as Iñigo Sterz's *Halloween* (1926) was a great contender throughout, as was Frederic Haonisel's *Black Swan* (1899), at its first regatta after undergoing restoration.

Photos: © Nico Martínez



***Moonbeam of Five* (1903)**

Illes Balears Classics

Triple victoria de un barco centenario





Si bien el *Marigan* fue uno de los barcos más brillantes en el campo de regata, su armador y patrón Tim Liesenhoff fue un destacado protagonista del reparto de premios, acompañado de los demás ganadores de esta edición, *Cippino* (1949) en Época Cangreja, *Argos* (1964) en Clásicos y *January Sails* en RI Clásicos.

A su triunfo en Categoría Cangreja, por su actuación en la mar, el armador y la tripulación del Marigan (1898) se hicieron merecedores a su vez del trofeo que premia al ganador absoluto así como el busto de Juan Sebastián Elcano, aportado por la Comisión del Quinto Centenario de la primera vuelta al mundo, destinado al barco centenario mejor clasificado. Todo un éxito para este magnífico cutter cangreja, diseñado por Charles Livingston en 1898, que se ha convertido no tan solo en participante habitual de esta regata, sino en el barco a batir.

La recepción a la flota, por parte de la Bahía de Palma, no pudo ser mejor, ya que el viento se mostró, a lo largo de la primera jornada, constante y con la intensidad idónea para completar el recorrido costero previsto: de 8 a 10 nudos. Esto dio pie a magníficas imágenes con la bella catedral de Palma como telón de fondo. Al siguiente día, las condiciones fueron muy similares, con el embat - viento térmico del SW propio de la Ba-

Corsaro Dos (1960)



Treble victory for a hundred-year-old boat

***Marigan* was one of the most brilliant boats in the regatta and its owner and skipper Tim Liesenhoff was an outstanding protagonist at the prize-giving ceremony, together with the other winners of this edition, *Cippino* (1949) in the Vintage Gaff Rig Class, *Argos* (1964) among the Classics and *January Sails* in the RI Classics Class.**

In addition to their triumph in the Vintage Gaff Rig Class, for their performance at sea, the owner and crew of the *Marigan* (1898) also took home the overall winner prize, a bust of the Spanish sailor Juan Sebastián Elcano, a piece contributed by the Commission of the Fifth Centenary of the first circumnavigation, awarded to the best hundred-year-old boat. A fantastic success for the magnificent gaff rigged cutter, designed by Charles Livingston in 1898, which has become not just a regular participant of this regatta but also the boat to beat.

The reception of the fleet in the Bay of Palma could not have been any better, as during the first day the wind blew constantly at the perfect intensity to complete the coastal race course: between 8 and 10 knots. This was the occasion to take fantastic images with Palma's beautiful cathedral in the background. The next day the weather conditions were very similar, with the *embat* – warm SW sea breeze typical of the Bay of Palma – blowing at up to 13 knots. Participants were divided into two fleets: Classics and Bermuda Rig in one and RI Classics and Vintage Gaff Rig in the other; both completed their respective racecourses quickly and spectacularly. Funnily enough the winners of the previous day won again in each class: *Argos* in Classics; *Cippino* in the Bermuda Rig Class; *Marigan* in the Vintage Gaff Rig Class and *January Sails* in RI Classics. On the third and last racing day, following the trend of an *in crescendo* wind, the *embat* reached 15 knots challenging the manoeuvring skills of the


A·66

hía de Palma - fiel a su cita aunque, en esta ocasión, llegando a los 13 nudos. Divididos los participantes en dos flotas: Clásicos y Época Bermudiana por una y RI Clásicos y Època Cangreja por otra, ambas completaron de forma rápida, y no exenta de espectacularidad, sus respectivos recorridos. Curiosamente, los ganadores del día anterior en cada una de las clases: Argos en Clásicos; Cippino en Época Bermudiana; Marigan en Época Cangreja y January Sails en RI Clásicos repitieron su triunfo en esta segunda jornada. Siguiendo la tónica de un viento in crescendo, el embat alcanzó los 15 nudos en la tercera y última jornada, poniendo a prueba la pericia de las tripulaciones a la hora de maniobrar y permitiendo que los hasta entonces líderes provisionales se confirmaran como ganadores finales.

EL EMBAT ALCANZÓ LOS 15 NUDOS EN LA TERCERA Y ÚLTIMA JORNADA, PONIENDO A PRUEBA LA PERICIA DE LAS TRIPULACIONES A LA HORA DE MANIOBRAR.

ON THE THIRD AND LAST RACING DAY, THE EMBAT REACHED 15 KNOTS CHALLENGING THE MANOEUVRING SKILLS OF THE CREWS.

ESPÍRITU GANADOR EN RI CLÁSICOS

"Venimos muy afinados, ya que llevamos todo el invierno navegando juntos y la tripulación está muy entrenada. Entre todos hacemos que el barco vaya muy rápido, porque nos gusta ganar". Así se expresaba Gabriel Catalá, armador del January Sails, al vencer la primera prueba confirmando, con sus tres primeros, que estaba en lo cierto. La verdad es que tuvieron que emplearse a fondo ya que sus contrincantes, Tiger Maru (1971) de

Gipsy (1927)



crews and allowing the leaders to confirm themselves as final winners.

WINNING SPIRIT IN THE RI CLASSICS CLASS

"We came well prepared, as we sailed together all winter and the crew is very well trained. Among us we managed to sail the boat really fast, because we love winning", said Gabriel Catalá, owner of *January Sails*, after winning the first race and later confirming with three first places that he was right. In actual fact, they had to work hard as their adversaries, *Tiger Maru* (1971), owned by Julien Davies and *Orion* (1969), fought back vigorously and incessantly against the leader and among themselves for the second and third place on the podium

VETERANS TRIUMPH IN THE VINTAGE GAFF RIG CLASS

"It has been a fantastic day", said Tim Liesenhoff owner of *Marigan* (1898) when he arrived at the finishing line as the winner of three prizes, *"I'm sure everyone, not just us, enjoyed the excellent wind of the Bay of Palma"*. The race ended as expected in this class, with *Gipsy* (1927) and *Freda* (1935) predictably unable to prevail on the fleet's veteran.

BROTHERLY RIVALRY IN THE BERMUDA RIG CLASS

"We come from a defeat in Barcelona and this first place here shows that our boat is made of winning material and our crew is top level, so if we don't make any mistakes we can manage to retain our position", said Martín Billoch, owner of *Cippino* (1949), after his triumph, which in this occasion had as its closest rival, in terms of design – German Frers – construction and age, a "sister", *Joanne*, who ended the competition in third place after being overtaken in the second and third race by *Argyll* (1948).

Photos: ©Nico Martinez

Julien Davies y Orion (1969), lucharon en todo momento con ahínco contra el líder y, entre ellos, por el segundo y tercer puesto del pódium.

TRIUNFO DE LA VETERANÍA EN ÉPOCA CANGREJA

"Ha sido un día fantástico", manifestaba Tim Liesenhoff armador del Marigan (1898) a su llegada a puerto ya como triple vencedor. "Creo que todo el mundo, y no solo nosotros, ha disfrutado del excelente viento propio de la Bahía de Palma". Regularidad total en las clasificaciones de esta clase, con Gipsy (1927) y Freda (1935), con pocas posibilidades de superar al más veterano de la flota.

RIVALIDAD ENTRE "HERMANOS" EN ÉPOCA BERMUDIANA

"Veníamos de perder en Barcelona y este primero aquí nos hace ver que nuestro barco tiene madera de campeón y nuestra tripulación un gran nivel, por lo que si no cometemos errores podemos defender nuestro rating". Así valoraba su triunfo Martín Billoch, patrón del Cippino (1949), quién en esta ocasión tuvo como rival más cercano al que puede considerarse, por diseño – German Frers -, construcción y edad, un "hermano", al Joanne, que finalmente terminó 3º al verse superado, en la segunda y tercera prueba, por el Argyll (1948).

Fotos: ©Nico Martinez

PALMARÉS CLÁSICOS | WINNERS CLASSICS

10 participantes | participants

NOMBRE | NAME	ARMADOR | OWNER	PATRÓN | SKIPPER	CLUB	APAREJO | RIGGING	DISEÑADOR | DESIGNER	AÑO | YEAR	RESULTADOS | RESULTS
Argos	Barbara Trilling	Eduardo Méndez	New York YC	Cutter Marconi	Holman & Pye	1964	1º 1º 1º
Corsaro II	Marina Militare Italiana	Marina Militare Italiana	Marina Militare Italiana	Yawl Bermudiano	Sparkman & Stephens	1960	4º 2º 2º
Giraldilla	Valle de la Riva	Valle de la Riva	CM Puerto Sherry	Yawl Bermudiano	German Frers	1976	2º 3º 3º

PALMARÉS ÉPOCA CANGREJA | WINNERS VINTAGE GAFF

4 participantes | participants

Marigan	Tim Liesenhoff	Tim Liesenhoff	RCN Palma	Cutter Cangreja	Charles Livingston	1898	1º 1º 1º
Gipsy	Ricardo Rubio/José Luis Vilar	Petete Rubio	RCM Santander	Ketch Cangreja	Colin Archer	1927	2º 2º 2º
Freda	Miguel Rigo	Miguel Rigo	RCN Palma	Goleta Cangreja	Murray Peterson	1935	3º 3º 3º

PALMARÉS ÉPOCA BERMUDIANO | WINNERS BERMUDIAN CLASS

8 participantes | participants

Cippino	Daniel Slelecki	Martin Billoch	YC. Argentino - AEBEC	Sloop Bermudiano	German Frers	1949	1º 1º 1º
Argyll	Griff Rhys Jones	Alex Bourdessoule	British Classics YC	Yawl Bermudiano	Olin Stephens	1948	4º 2º 2º
Joanne	Felix Noguera	Felix Noguera	YC. Argentino - AEBEC	Sloop Bermudiano	German Frers	1948	3º 3º 3º

PALMARÉS RI CLÁSICOS | WINNERS CLASSICS RI

4 participantes | participants

January Sails	Gabriel Catalá Rubio	Gabriel Catalá Rubio	RCN Palma	She 31		1973	1º 1º 1º
Tiger Maru	Julien Davies	Julien Davies	New York YC	Prototipo/One off		1971	2º 3º 2º
Orion	Tiffany Blackman	Tiffany Blackman	Club de Mar	P28		1969	3º 2º 3º





Vela Clásica Menorca

Copa del Rey de Barcos de Epóca

A una sola carta

Sin viento no puede haber regata, y eso es lo que ocurrió en Menorca, sometida a un régimen de calma total que permitió que tan solo se pudiese completar la primera prueba de las tres previstas.

Poco viento en la primera jornada, calma total en la segunda – que no permitió ni dar la salida – y condiciones similares en la tercera y definitiva en la que, si bien el comité decidió dar el bocinazo de partida, optó finalmente por anularla. No obstante, cuando se comunicó dicha anulación, uno de los participantes en Espíritu de Tradición ya había cruzado la línea de llegada, concretamente el *Happy for Ever*, situación que, inicialmente, creó una confusión en los resultados en dicha clase, que tuvieron que ser modificados tras el reparto de premios. El anticiclón, que se encontraba situado justo sobre Baleares ese fin de semana, fue ya el causante del escaso viento con el que se corrió la primera prueba, viento que desapareció por completo en la segunda, obligando al comité a anular la prueba cuando a las 15:10 el viento seguía sin aparecer. No obstante, esta anulación forzada no afectó el buen ambiente entre las tripulaciones, que acep-

One day only

No wind, no regatta. This is what happened in Menorca where due to the absence of wind only the first of the three scheduled races took place.

Light wind during the first day, no wind during the second – when the boats were not even able to start – and much of the same during the third day, when the racing committee gave the start signal but then decided to cancel the race. However, when the race was abandoned, one of the participants in the Spirit of Tradition Class, the *Happy for Ever*, had already crossed the finishing line, a situation that initially created a bit of confusion in the results of this class, which had to be amended after the prize giving ceremony. The anticyclone above the Balearic Island was the cause of the light wind during the first day, a wind that dropped completely the second day, forcing the racing committee to call off the race when at 3pm there was still no sign of wind. Nevertheless, cancelling the race did not spoil the atmosphere among the crews who enjoyed swapping the competition for the opportunity to relax and swim in the blue and especially calm waters of Menorca. Less pleasing was the news that the third and final day of racing could not be completed as the scars wind allowed to start the race but as it



PALMARÉS ÉPOCA CANGREJA | WINNERS VINTAGE GAFF

5 participantes/participants

NOMBRE | NAME	ARMADOR | OWNER	PATRÓN | SKIPPER	CLUB	DISEÑADOR | DESIGNER	AÑO | YEAR	RESULTADOS | RESULTS
Olympian	ISAT Entertainement	Guillaume Fetas		William Gardner	1913	1º
Chinook	Paolo Zannoni	Jonathan Greenwood	New York YC	Nathanael G. Herreshoff	1916	2º
Marigan	Tim Liesenhoff	Tim Liesenhoff	RCN. Palma	Charles Livingston	1898	3º

PALMARÉS ÉPOCA BERMUDIANA | WINNERS BERMUDIAN

13 participantes/participants

Cippino	Daniel Sielecki	Martín Billoch	YC.Argentino-Aebec	German Frers	1949	1º
Skylark of 1937	Superyach Classics Ltd.	Tony Morse	RY. Squadron	Olin Stephens	1937	2º
Comet	Woodward-Fisher William			Olin Stephens	1946	3º

PALMARÉS CLÁSICOS | WINNERS CLASSICS

16 participantes/participants

Argos	Barbara Trilling	Eduardo Mendez	New York YC	Holman & Pye	1964	1º
Giraldilla	Valle de la Riva	Petete Rubio	CM Puerto Sherry-Aebec	Sparkman & Stephens	1963	2º
Yanira	Regatta Experience	José Negrete	RCN Barcelona-Aebec	Bjarne AAS	1964	3º

PALMARÉS ESPÍRITU DE TRADICIÓN / RI | WINNERS SPIRIT OF TRADITION

8 participantes/participants

Calima	Ana Pujol	Alejandro Guasch	CM. Mahón	Sparkman & Stephens	1970	1º
Happy for Ever	Christian Oldendorff	Christian Oldendorf	Hamburg	Sean McMillan	2008	2º
Lohengrin	Paco Bacquelaine/Sergio García	Paco Bacquelaine	Independiente	Holman & Pye	1974	3º

gradually dropped organizers had to cancel the event. Therefore, the outcome in each class of the regatta was determined by the results achieved by the fleet on the first and only racing day.

HEAD TO HEAD SPOILED IN THE VINTAGE BOAT CLASS

Olympian (1913), skippered by Guillaume Fetas, triumphed as the wind left *Chinook* (1916) with no options in second place in the only race to take place. But as one of the members of its crew, Karen Luckey, said *"It's always good to race, we accept that with no wind there is no competition. However, in the light breeze we were doing well and were much faster than them. We could have won"*. In fact, the

taron con buen humor trocar la competición por el relax y el placer de refrescantes baños de mar en las azules, y ese día especialmente plácidas, aguas de Menorca. Peor se llevó el hecho de que tampoco se pudiera finalizar la tercera y definitiva regata, ya que el poco viento que permitió dar la salida fue amainando progresivamente hasta hacer conveniente su anulación. Por lo tanto, la flota se jugó el todo por el todo a una sola carta, la jugada en la primera jornada, que fue la que decidió a los ganadores de cada clase.

TÚ A TÚ TRUNCADO EN ÉPOCA

Olympian (1913) patroneado por Guillaume Fetas logró el triunfo sin que el viento diera opción alguna al Chinook (1916), segundo clasificado en la única prueba corrida, para demostrar lo que Ka-

LAS TRIPULACIONES ACEPTARON CON BUEN HUMOR LA FALTA DE VIENTO, TROCANDO LA COMPETICIÓN POR EL RELAX Y EL PLACER DE REFRESCANTES BAÑOS EN LAS AGUAS TURQUESAS DE MENORCA.

THE CREWS ENJOYED SWAPPING THE COMPETITION FOR THE OPPORTUNITY TO RELAX AND SWIM IN THE BLUE WATERS OF MENORCA.

Giraldilla (1963)



difference between the two boats after the first race was of just two minutes and forty-six seconds, corrected time.

TREBLING PRIZES

Also Tony More, skipper of *Skylark* (1937), who obtained second place in the Bermuda Rig Class, expressed his disappointment for not having had the opportunity to fight rival *Cippino* (1949), owned by Daniel Sielecki who, after a second place in Barcelona and a first place in Palma, arrived in Mahón galvanised and ready to earn the right to lift Mare Nostrum Trophy, as it did receiving the Copa de España.

THE MOST CROWDED

With 17 boats participating in the regatta, the Classics Class was the most numerous of this edition.

ren Luckey, uno de sus tripulantes, manifestaba con resignación "Aunque siempre es mejor navegar, aceptamos que sin viento no es posible competir. Sin embargo, con brisas ligeras vamos muy bien y somos más rápidos que ellos. Podríamos haberles ganado". Esta afirmación responde al hecho de que en la única prueba celebrada la diferencia entre ambos barcos fue de tan solo dos minutos y cuarenta y seis segundos en compensado.

TRIPLICANDO PREMIOS

También Tony More patrón del *Skylark* (1937), segundo clasificado en Época Bermudiana, manifestaba su pesar por no haber tenido otra oportunidad para medirse nuevamente con el *Cippino* (1949) de Daniel Sielecki que, tras su segundo puesto en Barcelona y primero en Palma, llegaba a Mahón con gran ímpetu, dispuesto a hacerse merecedor del Trofeo Mare Nostrum, como así fue recibiendo, a su vez, la Copa de España.

LA MÁS NUMEROSA

Con 17 barcos en el campo de regata, la clase Clásicos fue la más numerosa en esta edición, destacando el *Argos* (1964) al que, sin esperarlo, le bastó con su triunfo en la jornada inaugural para alzarse con la victoria final. Tanto Petete Rubio como José Negrete, patrones del *Giraldilla* (1963) y del *Yanira* (1964), respectivamente, lamentaron no haber tenido ocasión de volver a medirse en el campo de regatas con el *Argos* (1964) de Barbara Trilling, barco que, a su vez, recibió el Trofeo V Centenario y la Copa España en la clase Clásicos. Al ser la clase con mayor número de participantes, su vencedor, el *Argos*, se proclamó a su vez ganador absoluto de esta XVI Copa del Rey de Barcos de Época. Su armadora, Barbara Trilling, se manifestaba así de satisfecha tras su triunfo total, *"Nos encanta Mahón y nuestra ilusión por estar delante en esta regata es siempre muy grande. Este año*

Olympian (1913)





Skylark (1937)

ARGOS SE PROCLAMÓ GANADOR ABSOLUTO DE LA XVI COPA DEL REY DE BARCOS DE ÉPOCA.

ARGOS WAS THE OVERALL WINNER OF THE 16TH COPA DEL REY OF CLASSIC BOATS.

Among them, *Argos* (1964) stood out with its victory on the first day, which ended up to be enough to triumph. Both Petete Rubio and José Negrete, respectively skippers of *Giraldilla* (1963) and *Yanira* (1964), expressed disappointment for not having had the opportunity to challenge, once again on the race field, *Argos* (1964), owned by Barbara Trilling, the boat that received the 5th Centenary Trophy and the Copa España in the Classics Class. As the most numerous class, its winner, *Argos*, was proclaimed overall winner of this 16th Copa del Rey Classics Boats. Its owner, Barbara Trilling, expressed satisfaction for the win, *"We love Mahón and we always look forward to this great event. This year we hoisted the sails, but the result is the fruit of the work of the entire crew. We have been sailing together for many years and we operate in absolute coordination".*

hemos estrenado velas, pero el éxito es fruto del trabajo de la tripulación. Llevamos muchos años compitiendo juntos y nos coordinamos como un cuerpo de ballet".

RECALIFICACIÓN EN ESPÍRITU DE TRADICIÓN

Tal como indicábamos al inicio de este artículo, el *Happy Forever* logró completar el recorrido antes de que el comité de regatas anunciara la suspensión de la prueba, por la caída del viento. Ello llevó a considerarle ganador de la regata, al contabilizar un cuarto y un primero, aunque posteriormente, tras la entrega de premios y ante la protesta presentada por el Calima, el jurado decidió a su favor, quedando así proclamado, el Sparkman & Stephens de Ana Pujol, vencedor definitivo de la XVI Copa del Rey de Barcos de Época 2019 en esta clase.

Fotos © Luis Fernandez

REQUALIFICATION IN THE SPIRIT OF TRADITION CLASS

As we mentioned, *Happy Forever* managed to cross the finishing line before the racing committee cancelled the race due to lack of wind. As a consequence it was proclaimed winner of the regatta, with a fourth and first place, however after the award ceremony and the appeal presented by *Calima*, the jury decided in its favour, proclaiming the Sparkman & Stephens owned by Ana Pujol, overall winner of the 16th Copa del Rey Classics Boats 2019 in this class.

Photography © Luis Fernandez

MÁS ALLÁ DEL PODIUM

Aparte del aspecto puramente deportivo y competitivo y de la noble lucha en el campo de regata por subir al podium, en las regatas que conforman el Circuito Mare Nostrum se suceden una serie de hechos, de anécdotas, de curiosidades, que merece la pena ser comentadas.

IT'S NOT JUST ABOUT THE PODIUM

Apart from the sport and competitive side of things and the brave battle at sea to reach the podium, a lot goes on during the regattas part of the Mare Nostrum Circuit and many interesting anecdotes and fun facts deserve mentioning.

© NICO MARTINEZ



A CUALQUIER EDAD

Con sus trece meses de vida, - o sea un año y un mes - Nora de Llano Lindberg ha sido la participante más joven en esta edición del Trofeo Mare Nostrum y seguramente de las nueve celebradas hasta el momento. Su presencia a bordo del *Margarita está linda la mar* (1972) - debidamente acompañada y arropada por sus padres, el mallorquín Antón de Llano y su madre, Jonna Lindberg, nacida en Suecia - pone de manifiesto que se puede navegar a cualquier edad y que es un deporte que permite conciliar competición y familia.

En esta edición, este barco ha participado en las tres pruebas puntuables, aunque en la celebrada en el Club de Mar, Nora no formó parte de la tripulación.

NO AGE LIMITS

Thirteen-months-old Nora Llano Lindberg was the youngest participant of this edition of the Mare Nostrum Trophy and of the nine celebrated to date. Her presence on board the *Margarita está linda la mar* (1972) - accompanied and looked after by her parents, Antón de Llano, from Mallorca, and Jonna Lindberg, born in Sweden - shows that sailing can be enjoyed at all ages and that that the sport can bring competition and family together.

During this edition, this boat took part in all three valid regattas, however in Club de Mar Nora was not part of the crew.

© NICO MARTINEZ



DE EL CONGO A MAHÓN

En la Copa del Rey de Mahón llamó la atención un barco que lucía a popa la bandera congoleña. Se trataba del *Beg Hir*, ketch bermudiano de 16,6 metros de eslora, diseño de Georges Auzepy Brenneur y construido por Pichavant en 1971. Su armador desde hace 12 años, Jean Jacques Vitoux, cambió el pabellón francés por el del Congo en 2018 ya que, tal como él explica *"toda la tripulación tenemos, en mayor o menor medida, algún vínculo con el Congo"*. El Beg Hir ha participado este mismo año en el Trofeo Bailli de Suffren, regata que partió el 22 de junio de Saint-Tropez y que, tras hacer escala en Alguer (Cerdeña), tuvo la línea de llegada en el puerto de Mahón.

FROM CONGO TO MAHÓN

At the Copa del Rey in Mahón one boat flying Congo's flag stood out among the rest. *Beg Hir*, a 16.6-metre Bermuda rig ketch designed by Georges Auzepy Brenneur and built by Pichavant in 1971. Its owner of 12 years, Jean Jacques Vitoux, replaced the French flag with Congo's flag in 2018 because, as he explained, *"everyone in the crew has some kind of connection with Congo"*. This year, *Beg Hir* took part in the Bailli de Suffren Trophy, a regatta that set off on 22 June from Saint-Tropez and after stopping in Alguer (Cerdeña) ended in Mahón.

© NICO MARTINEZ



ACTOR, PRESENTER, PRODUCER... AND BOAT OWNER

With a 4th place in Barcelona, a 2nd place in Palma and a 6th place in Mahón, *Argyll* was the runner up of the Mare Nostrum Trophy in the Bermuda Rig class. Designed by Olin Stephens and built in 1948 by Simms Brothers in Massachusetts, USA, in 1950 it won the Newport-Bermuda Regatta with its first owner William T Moore at the helm. Since 2010 *Argyll* regularly takes part in regatta circuits in the Mediterranean and Atlantic as its current owner is passionate about the sea, competitions and classic yachts. We are talking about Griff Rhys Jones, who is also a famous actor and television presenter whose brilliant career includes numerous BBC programmes. In 2001 he acquired *Undina*, a 45-foot wood sloop that starred in the TV series "Three Men in Another Boat" and eight years ago bought *Argyll*, with which he has competed in many regattas, including the Fastnet Race.

ACTOR, PRESENTADOR, PRODUCTOR...Y ARMADOR

Con un 4º en Barcelona, un 2º en Palma y un 6º en Mahón, *Argyll* ha sido el segundo mejor clasificado en el Trofeo Mare Nostrum en la clase Época Bermudiana. Este diseño de Olin Stephens fue construido en 1948 por Simms Brothers de Massachusetts, USA y cuenta en su haber con una victoria en la Regata Newport-Bermuda de 1950, en manos de su primer armador, William T Moore. Desde 2010 *Argyll* participa habitualmente en los circuitos de regata del Mediterráneo y del Atlántico, siendo su actual armador un apasionado del mar, de la competición y de los barcos clásicos. Nos referimos a Griff Rhys Jones quién, además de todo ello, es un popular actor y presentador de televisión, cuya brillante carrera profesional incluye numerosos programas para la BBC. En 2001 adquirió el *Undina*, sloop de madera de 45 pies que se utilizó en la serie de televisión "Three Men in Another Boat" y hace ocho compró el *Argyll*, con el que ha participado en un sinfín de regatas, entre ellas la Fastnet Race.

DEL CONTRABANDO A LA FORMACIÓN | FROM CONTRABAND TO TRAINING

Una novedad en el Circuito Mare Nostrum ha sido la presencia del *Arosa*, construido en 1932, como parte del programa de actividades conmemorativas del quinto centenario de la primera vuelta al mundo de Magallanes-Elcano. Este ketch, diseñado por Alfred Mylne, fue construido y botado en Escocia en 1931 bajo el nombre de *Algoma*, pasó a manos de la Armada Española en 1981, tras haber sido incautado dos años antes en Las Palmas con un alijo de hachís procedente del Líbano, pasando así del contrabando a ser buque escuela. Su tripulación está liderada por el capitán de corbeta José Ignacio Vallés, quién cuenta a bordo con un teniente de navío, dos suboficiales y 10 alumnos de la Escuela Naval, cuatro de ellos alféreces de último año y seis aspirantes, que acaban de completar su primer curso.

A novelty on the Mare Nostrum Circuit was the presence of *Arosa*, built in 1932, as part of the celebrations for the 5th centenary of the first circumnavigation of the globe by Magellan-Elcano. This ketch designed by Alfred Mylne was built in Scotland in 1931 and launched with the name *Algoma*. In 1981 it was acquired by the Spanish Navy as a training ship, after having been seized two years earlier in Las Palmas when a load of hashish from Lebanon was discovered on board. Its crew is headed by Lieutenant Commander José Ignacio Vallés, aided by a Lieutenant, two non-commissioned officers and 10 students of the Naval School, four of which are second lieutenants who have reached their final year and six have just completed their first course.

© LUIS FERNANDEZ



© NICO MARTINEZ



SIN PLÁSTICOS

Sumándose a la campaña de eliminación de plásticos de un solo uso, la Regata Illes Balears Clàssics entregó botellas de acero inoxidable de la fundación Cleanwater a todos cuantos trabajan en el club instalando, a su vez, una fuente de agua purificada mediante ósmosis inversa, de la empresa Agua KMZero, al servicio de todos los participantes, contando para ello con la colaboración de Engel & Völkers.

PLASTIC FREE

Joining the campaign to eliminate single-use plastic, the Illes Balears Clàssics Regatta offered a stainless steel bottle by the Cleanwater foundation to everyone who works at the club and installed a reverse osmosis purified water fountain, by Agua KMZero, available to all participant, with the collaboration of Engel & Völkers.

HITO HISTÓRICO | HISTORIC EVENT

Dentro de la celebración del quinto centenario de la primera vuelta al mundo en el Club Mar, el comandante de la Fuerza de Protección de la Armada, el general de brigada de Infantería de Marina Perez Urruti, pronunció una conferencia sobre este hito histórico, manifestando que *"la expedición Magallanes-Elcano fue más importante y espectacular que la llegada del hombre a la luna"*.

As part of the celebration for the fifth centenary of the first circumnavigation at Club de Mar, the Commander of the National Armed Force, Navy Infantry Brigadier General Perez Urruti, gave a speech on this historic event, emphasising the fact that *"the Magellan-Elcano expedition was more important than the Moon Landing"*.

© NICO MARTINEZ



© NICO MARTINEZ



ARTS & YACHTING

From a cultural and artistic point of view, those who visited Club de Mar during the Regatta Illes Balears Classics, event dedicated to the joys of the sea, were able to appreciate the art of Australian painter Anna Bulton, who captures perfectly the strength of the sea, the power and beauty of the boats and the variety and intensity of the blue of the sea and the sky.

ARTE NÁUTICA

En el aspecto cultural/artístico, cuantos visitaron el Club de Mar con motivo de la Regata Illes Balears Clàssics, durante esos días dedicados a las joyas del mar, pudieron apreciar el arte de Anna Bulton, pintora australiana, a la hora de plasmar en lienzo la fuerza del mar, la potencia y belleza de los barcos que lo surcan y la variedad e intensidad de azules de agua y cielo.


1927
GIPSY
MESSAGE IN A BOTTLE
Descubre los secretos de Gipsy Gin
y disfruta de nuestra tienda online en
www.gipsy1927.es
1927
GIPSY
1927
GIPSY
GIN
Bebe con moderación. Es tu responsabilidad. 39°

Dione, yawl diseñado por William Fife y construido en el año 1912, es una de las joyas del mar que conforman la flota del armador alemán Hans Albrecht, cuya pasión por los barcos clásicos está fuera de toda duda al ser el armador, a su vez, del histórico *Nordwind* (1939) - al que dedicamos un amplio artículo en el número tres de nuestra revista - del *Veronique* (1907) - ganador de la Copa del Rey 2004 - y del *Aschanti* (1954), todos ellos yawls. Con gallardete del New York Yacht Club, el *Dione* ha participado en la Copa del Rey de Mahón por segundo año consecutivo, dónde su patrón, el argentino Alex Veccia, comentó de él que era *"la perfección visual, la belleza pura"*, opinión que compartimos sin reservas. Hablando del armador, Alex Veccia declaraba que *"es, evidentemente, un apasionado de los clásicos y de las regatas aunque, lamentablemente, por motivos de trabajo no siempre puede participar en todas las competiciones, como sería su deseo. Esta temporada sólo va a acompañarnos en Saint Tropez y Cannes"*. Además de encargarse de estos cuatro veleros de Hans Albrecht, Alex Veccia acaba de adquirir su propio velero de época: el Windekind, de 1935.

Dione, a yawl designed by William Fife and built in 1912, is one of the beauties that form part of German boat owner Hans Albrecht's fleet, whose passion for classic boats is indisputable, as he also owns *Nordwind* (1939) - to which we dedicated a long article in the third issue of our magazine - *Veronique* (1907) - winner of the 2004 edition of the Copa del Rey - and *Aschanti* (1954), all yawls. Flying the New York Yacht Club burgee, *Dione* took part in the Copa del Rey in Mahón for the second consecutive year. Skipper Alex Veccia from Argentina said it was *"visual perfection and pure beauty"* and we agree with him completely. Talking about the owner, Alex Veccia said that *"he is obviously passionate about classic yachts and regattas even if, unfortunately, due to his work he cannot take part in every competition as he would like to. This season he will be with us only in Saint Tropez and Cannes"*. In addition to taking care of these four sailing boats owned by Hans Albrecht, Alex Veccia has just bought a classic yacht of his own, *Windekind*, built in 1935.

© LUIS FERNANDEZ



© NICO MARTINEZ



Ana Pujol

CUATRO BARCOS.....CUATRO ARMADORAS

Como una muestra más de la progresiva incorporación de la mujer al mundo del mar, de la vela, de la competición, en esta edición del Circuito Mare Nostrum hemos podido ver cuatro barcos pertenecientes a cuatro armadoras: *Argos* (1964) de Barbara Trilling; *Giraldilla* (1963) de Valle de la Riva; *Ojala II* (1973) de Susan Carol Holland y *Calima* (1970) de Ana Pujol, barco ganador de esta edición de la Copa del Rey de Mahón, en la categoría Espíritu de Tradición. El haber nacido en el año olímpico (1992) parece haber marcado la pasión de Ana Pujol por el deporte ya que, además de haber participado con el barco familiar, el *Calima*, en todo tipo de regatas, esta jóven graduada en Derecho lidera, a su vez, la tripulación femenina del J80 Dorsia Sailing Team, que logró el subcampeonato de España y completó una brillante participación en el Campeonato del Mundo de la categoría, que se celebró en el Real Club Marítimo del Abra en el mes de julio. Además, ha participado en la última edición de la Copa del Rey de Palma a bordo de un Viper 640, categoría monotipo que estuvo formada, exclusivamente, por tripulaciones femeninas.

FOUR BOATS... FOUR LADY OWNERS

Proof of the increasing popularity of sailing and competing at sea among women, is the fact that in this edition of the Mare Nostrum Circuit four boats were owned by women: Argos (1964), owned by Barbara Trilling; *Giraldilla* (1963) owned by Valle de la Riva; *Ojala II* (1973) owned by Susan Carol Holland and *Calima* (1970) owned by Ana Pujol, winner of this edition of the Copa del Rey in Mahón in the Spirit of Tradition Class. Having been born on the year the Olympic Games were held in Barcelona must have had an influence on Ana Pujol's passion for sailing, as in addition to taking part in all types of regattas with family boat *Calima*, this young Law graduate leads the women's crew of the J80 Dorsia Sailing Team, who came second in the Spanish championship and performed brilliantly at the World Championships in its category at Real Club Marítimo del Abra in July. She also took part in the last edition of the Copa del Rey de Palma on board a Viper 640, monohull category formed exclusively by women.


PARTNER
EUROPARC
Turisme Sostenible en
Espais Protegits
Puntuable
Copa de España
de Clásicos 2020
IV VELA CLÀSSICA
COSTA BRAVA
1'Estartit
12, 13 i 14 de
juny de 2020
Època, Clàssics i Esperit de Tradició
Organitzen
CLUB NÀUTIC ESTARTIT
El Port de les Illes Medes
Vela
Federació
Catalana
www.velaclassicacostabrava.com
© Nico Martínez

V CENTENARIO 1ª VUELTA AL MUNDO

Homenaje a Elcano en el Trofeo Mare Nostrum

"Mas sabrá su Alta Majestad lo que en más avemos de estimar y temer es que hemos descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo, yendo por el occidente e veniendo por el oriente". Según los historiadores, estas son las palabras con las que Juan Sebastián Elcano daba cuenta a Carlos I de su enorme proeza. Su largo periplo, su azarosa y aventurera vuelta al mundo – de los 232 hombres y 5 naos que zarparon tan solo volvieron 18 hombres y una sola nao - partió de Sevilla en 1519 y regresó a esa misma ciudad en 1522. De ahí que la conmemoración también se extienda a lo largo de tres años, con una extensa, variada e interesante agenda de eventos de caracter histórico, cultural y deportivo, tal como puede verse en www.vcentenario.es. Nosotros queremos hacernos eco, en estas páginas, de algunos de dichos eventos, pasados, presentes y futuros, relacionados con el mundo de la vela.

TRAS LA ESTELA DE ELCANO

El navegante español Alex Pella era uno de los seis tripulantes a bordo del trimarán IDEC Sport que, en el año 2017, batió el record de Vuelta al Mundo, fijándolo en 40 d 23 h 30 m y 30 s, recibiendo por ello el muy preciado Trofeo Julio Verne. Esta enorme hazaña le llevó a recibir, el pasado 9 de agosto, el Premio Juan Sebastián Elcano, otorgado por la Comisión del V Centenario 1ª Vuelta al Mundo. Aparte de este bien merecido reconocimiento, la vinculación de Alex Pella con esta conmemoración va más allá, a través de su proyecto de Vuelta al Mundo a bordo del maxi trimarán oceánico Victoria 500, cuyo objetivo es repetir el recorrido de la 1ª Vuelta al Mundo, bajo el enunciado de Tras la estela de Elcano. Con motivo de su participación en la Copa del Rey de Mahón, a bordo del Galvana, nos comenta que *"hay que aprovechar al máximo este V Centenario de la 1ª Vuelta al Mundo para dar a conocer a la sociedad española el mundo del mar, en sus diferentes facetas"*, manifestando a su vez que *"el Galvana lo recuperamos en el año 2003 mis hermanos y yo y le tengo un gran cariño. De hecho, me encanta navegar en él a ocho nudos, cuando yendo en trimarán a esa velocidad tengo la sensación de estar totalmente parado"*.

© LUIS FERNANDEZ



5th CENTENARY OF THE FIRST CIRCUMNAVIGATION OF THE GLOBE

Tribute to Elcano during the Trofeo Mare Nostrum

"His Majesty must know what we calculated and fear, which is that we have discovered and circumnavigated the globe, setting off towards the west and returning via the east". History has it that these were the words with which Juan Sebastián Elcano reported his huge feat to King Charles I of Spain. His long, dangerous and adventurous voyage around the world – of the 232 men and 5 ships that set off, only 18 men and one ship made it back – started in Seville in 1519 and ended in the same city in 1522. Therefore, celebrations will extend over a period of three years, with an extensive, varied and interesting schedule of historical, cultural and sport events, published on www.centenario.es. In these pages we wish to highlight some of the present, past and future events related to the world of sailing.

IN THE WAKE OF ELCANO

Spanish sailor Alex Pella was one of the six crew members on board the trimaran IDEC Spot that in 2017 set a new round the world record of 40d 23h 30m and 30s and won the Jules Verne Trophy. For this great achievement, on 9 August this year, he was awarded the Juan Sebastián Elcano Trophy, offered by the Commission of the Fifth Centenary of the First Circumnavigation of the Globe. Aside from this well-deserved prize, Alex Pella's connection with these celebrations goes much further, thanks to his project to sail around the world on board the maxi oceanic trimaran, the *Victoria 500*, with the aim of following the route of the first circumnavigation of the globe, with the motto Following Elcano's Wake. On the occasion of his participation to the Copa del Rey in Mahón, on board Galvana, he said *"we have to make the most of this 5th Centenary of the First Circumnavigation of the World to promote all the different aspects of sailing to the Spanish people"*, and explained that *"my brothers and I restored the Galvana in 2003 and it has great significance to me. I love sailing at eight knots, when I sail the trimaran at this speed I feel as if I were completely still"*.

UN APRECIADO TROFEO

Marigold, *Marigan* y *Argos* tuvieron el honor de recibir un muy preciado Trofeo consistente en el busto de Juan Sebastián Elcano, otorgado por la Comisión del Quinto Centenario de la 1ª Vuelta al Mundo. *Marigold* (1892) lo recibió por tratarse del barco más antiguo de cuantos participaron en la Puig Vela Clássica del R.C.N. de Barcelona, al igual que lo fue el *Marigan* (1898) en la Regata Illes Baleares del Club de Mar Palma, mientras que el *Argos* (1964) se hizo merecedor del mismo en su condición de vencedor absoluto de la Copa del Rey del Club Marítimo de Mahón. En las imágenes vemos a las tres tripulaciones galardonadas, con sus respectivos trofeos.



© NICO MARTINEZ



© NICO MARTINEZ



A MUCH-APPRECIATED TROPHY

Marigold, *Marigan* and *Argos* had the honour of receiving a much-appreciated Trophy: a bust of the Spanish sailor Juan Sebastián Elcano, a piece contributed by the Commission of the Fifth Centenary of the First Circumnavigation. *Marigold* (1892) received it for being the oldest boat taking part in the regatta Puig Vela Clássica del R.C.N. de Barcelona, as did *Marigan* (1898) in the Regata Illes Baleares del Club de Mar Palma; instead, *Argos* (1964) received the prize for being the overall winner of the Copa del Rey del Club Marítimo de Mahón. In the images we see the three winning crews with their trophies

LA RUTA DEL PROS | THE PROS

Impulsado por AGNYEE, Asociación de Amigos de los Grandes Navegantes y Exploradores, Pros es el nombre de un Irwin 68, velero de 21 metros de eslora que zarpó de Sevilla el 10 de agosto con la intención de regresar a esa misma ciudad el 8 de septiembre de 2022, tras haber circumnavegado la tierra, siguiendo la estela de la 1ª Vuelta al Mundo completada por Elcano. Su objetivo es rendir homenaje a tan insigne navegante y a tan señalada proeza, con un objetivo deportivo pero principalmente cultural. La tripulación irá renovándose en las distintas escalas, siendo todos ellos socios colaboradores de esta asociación, que cuenta con el apoyo de la Comisión del Quinto Centenario de la 1ª Vuelta al Mundo. A través de su web www.agnyee.com se puede seguir el día a día de este proyecto, que ya se encuentra en marcha

Supported by AGNYEE (Friends of Great Navigators and Explorers Association), *Pros* is the name of a Irwin 68, a 21-metre sailing boat that set off from Seville on 10 August with the intention of returning to the same city on 8 September 2022, after having circumnavigated the globe following the same route as Elcano. The objective is to celebrate the great explorer and his accomplishment with a sports and cultural event. The crew - made of members of the association supported by the Commission of the 5th Centenary of the First Circumnavigation of the Globe - will change along the way. The daily progress of the *Pros*, which has already started its journey, can be followed online on www.agnyee.com.

La Spina & *Emilia*

Dos 12m FI frente a frente en la Puig Vela Classica

Una de las más gratas sorpresas que nos ha brindado el Circuito Mare Nostrum este año, ha sido la de poder ver a dos míticos 12m FI italianos, *La Spina* (1929) y *Emilia* (1930), enfrentados por primera vez en la Puig Vela Clàssica de Barcelona. Este primer enfrentamiento, que ni decir tiene que fue deportivo y amistoso, se saldó a favor del Emilia, de Guarnaccia Luigi y patroneado por Claudio Betti, al clasificarse en 5ª posición, dos puestos por delante de *La Spina*. Lástima que ésta fuera la única regata del circuito en la que participó el *Emilia*, ya que hubiese sido de gran interés seguir viendo en liza a estos dos 12m FI italianos, con fechas de construcción tan cercanas. Su presencia en la Puig Vela Classica Barcelona, nos ha llevado a curiosear es sus respectivas historias.



Two International 12 metres head to head in the Puig Vela Clàssica regatta

One of the best things this year's Circuito Mare Nostrum provided was the opportunity to see two Italian International 12-metre class, *La Spina* (1929) and *Emilia* (1930), come head to head for the first time in Barcelona's Puig Vela Clàssica. This first challenge between the two, which goes without saying was fair and amicable, was won by *Emilia*, owned by Luigi Guarnaccia and skippered by Claudio Betti, who finished in 5th position, two positions ahead of *La Spina*. What a pity this was the only regatta of the circuit in which *Emilia* took part, as it would have been great to watch these two Italian 12-metre boats, built just a few years apart, compete against each other. However, their presence at Barcelona's Puig Vela Clàssica triggered our curiosity about their history.

© NICO MARTINEZ



LA SPINA (1929)

El Marqués Franco Spinola tenía la intención de promover esta clase en Italia y por ello mandó diseñar y construir un 12m FI a Vincenzo Vittorio Baglietto. Baglietto estaba en un gran momento de su historia: entre 1928 y 1932 cosntruyó tres gigantes que navegan todavía: *Janua* (1928) de 29 m. hoy *Sincerity*; *La Spina* (1929) de 21,50 metros y *Pofi* (1932), hoy *Niña Luisita*, de 20,80 m. La intención del Marqués genovés se enmarcaba en el proceso de promoción cultural y deportiva de la nobleza y alta burguesía italiana de aquellos tiempos, que en una época de gran desarrollo económico quería estar a la altura de sus colegas internacionales y promover su país también de esta forma. *La Spina* recibió el número de vela I-1 que ha mantenido hasta hoy. Su vida deportiva no fue nunca muy brillante, a causa principalmente de la tremenda crísis económica que dió al traste con las intenciones originales del Marqués. Su magnífico interior, elegante y habitable, contribuyó a otorgarle una apacible vida de crucero, que terminó de manera abrupta en Vilanova y La Geltrú, donde el barco fue abandonado a finales de los años noventa y donde sus salvadores lo encontraron en 2005. La restauración corrió a cargo del conocido ingeniero italiano Stefano Faggioni y del Astillero Peninsula Yachting, del carpintero de ribera Nino Aprea de Sorrento (Nápoles). El interior se desmontó totalmente y se restauró con cuidado, igual que el casco. Palo y botavara se reconstruyeron, siguiendo los planos originales. Hoy *La Spina* luce como en origen y pocos 12m FI de su época pueden enorgullecerse de tener un interior tan respetuoso con su aspecto original.



© NICO MARTINEZ

LA SPINA (1929)

Marquise Franco Spinola commissioned the construction of an International 12-metre class to Vincenzo Vittorio Baglietto, with the intention of making this class popular in Italy. At the time, Baglietto was at the top of his career: between 1928 and 1932 he built three great boats that still sail today: 29m *Janua* (1928), now called *Sincerity*; 21.50m *La Spina* (1929) and 20.80m *Pofi* (1932), now called *Niña Luisita*. The Marquise's initiative was in line with the cultural and sports promotion process of the Italian aristocracy and bourgeoisie, which at a time of great economic development wanted to match the ability of its international colleagues and promote its country in this field. *La Spina* got sail number I-1, which she has maintained to this day. However, her racing career was never brilliant, mainly due to the terrible economic crisis which put an end to the Marquise's original aspirations. Her beautiful interior, elegant and comfortable, allowed her to have a quiet life as a cruising vessel, which ended abruptly in Vilanova y La Geltrú, where she was abandoned at the end of the 1990s and where her rescuers found her in 2005. Restoration work was carried out by Italian engineer Stefano Faggioni, shipyard Peninsula Yachting and naval carpenter Nino Aprea from Sorrento (Naples). The interior was taken to pieces with extreme care, just as the hull. The mast and boom were reconstructed following the original plans. Today, *La Spina* is back to her original beauty, in fact, few International 12-metre class boats her age can boast an interior so respectful of the original.

EMILIA (1930)

Probablemente con la misma inspiración que el Marqués Spinola y por los mismos años, el Senador Giovanni Agnelli, fundador de la fábrica automovilista FIAT, quiso regalar a su yerno, Carlo Nasi, un 12m. FI, encomendando su diseño y construcción a Attilio Costaguta, cuyo astillero genovés estaba entre los mejores, por calidad, de Italia. Su número de regata iba a ser I-1, pero la botadura se retrasó, por lo que *La Spina* se llevó ese honor. Iban a pasar más de cincuenta años antes de que se botara en Italia otro 12m FI: sería el *Azzurra*, en 1983. Durante la construcción del nuevo diseño de Attilio Costaguta, por cuestiones de trabajo Carlo Nasi tuvo que marchar a América del Sur vendiendo el barco, todavía en construcción, a Attilio Bruzzone, quién le impuso el nombre de su mujer Emilia, mandando modificar su aparejo previsto al de goleta bermudiana. El *Emilia* fue, por lo tanto, el único 12m FI (aunque nunca tuvo tal categoría) aparejado en goleta, confirmando una vez más la validez de esa fórmula, capaz de otorgar una cómoda vida de crucero a los barcos que dejaban de correr. Hasta 1988 el *Emilia* mantuvo su interior original, pero ese año, en los Astilleros Beconcini, se lo cambiaron todo por otro quizás más práctico pero mucho menos personal. Años más tarde, en 2002, los propietarios de entonces decidieron cambiar el aparejo y ponerle el que hubiera sido obligatorio en un 12m FI de la segunda fórmula. Una operación decididamente controvertida, que levantó muchas polémicas y que ha terminado probablemente por robarle al *Emilia* buena parte de su encanto original.





© NICO MARTINEZ

EMILIA (1930)

During the same period and possibly for the same reasons as Marquise Spinola, senator Giovanni Agnelli, founder of the Italian Automobile Factory in Turin, FIAT, decided to give his son-in-law, Carlo Nesti, an International 12-metre class yacht. Design and construction were commissioned to Attilio Costaguta, whose Genovese shipyard was one of the best in Italy. Her regatta number was supposed to be I-1, but at launch it was changed because *La Spina* got that honour. It would be another 50 years before a new 12-metre would be launched in Italy: *Azzurra* (1983). During the construction of the new design by Attilio Costaguta, for business reasons Carlo Nasi had to go to South America and sold the boat before it was finished to Attilio Bruzzone, who called her *Emilia*, after his wife, and requested the rigging to be changed to Bermuda schooner. Therefore, *Emilia* was the only International 12-metre class (even if she never entered this category) with a schooner rigging, once again confirming the success of this formula, able to turn into a cruising yacht after the vessel's racing career was over. *Emilia* maintained her original interior until 1988 when it was completely replaced – probably with one more practical but much less characteristic – at the Beconcini shipyard. Years later, in 2002, her owners decided to implement the rigging required for an International second rule 12-metre yacht. A controversial decision widely disapproved and that most probably ended up robbing *Emilia* of a lot of her original charm.

La Fórmula Internacional que rigió las regatas en toda Europa, desde 1907 hasta la Segunda Guerra Mundial, tuvo un desarrollo desigual en los distintos países. En España, por ejemplo, nunca se construyó un 12m FI, mientras que en Inglaterra fueron muchos los construidos y en Italia pocos. El verdadero éxito de esta clase llegó muy tarde, a partir de 1958, cuando fué elegida para las regatas de la Copa América. Antes, habia estado algo ahogada entre los 8m FI y los 15m FI, al principio, y por los Clase J entre guerras

The International formula that governed regattas across Europe from 1907 till the Second World War developed differently depending on the country. For example, no International 12-metre class was ever built in Spain; on the other hand, many were built in England and few of them were built in Italy. The real success of this class came a lot later, from 1958 onwards, when it became the chosen class for America Cup's regattas. Before then, it had initially been either the International 8-metre or 15-metre class, and Class J during the two wars.



La Spina pertenece en la actualidad a Antonio Gómez, siendo su patrón Toni Bellés quién, junto a su hijo Marc Bellés, se ocupa del mantenimiento y la gestión de este 12M. FI, tras ser descubierto y adquirido en Génova, dónde llevaba ocho años en un estado de total abandono. Cabe destacar que este armador se apasionó por los barcos clásicos tras navegar con los Bellés en uno de ellos, sintiéndose de inmediato seducido por la idea de "*comprar historia*", concepto que con *La Spina* quisieran seguir transmitiendo a futuros armadores de estas joyas del mar. Experiencia no les falta a Toni Bellés ni a su hijo Marc en el mundo de los barcos clásicos, pero tal como el propio Marc comenta: *"Es el barco el que te va enseñando, regata a regata, singladura a singladura, sus peculiaridades. Nosotros, la tripulación, por mucha experiencia que tengamos, debemos saber escucharle e ir adaptándonos a sus reacciones, a sus gestos, a sus singularidades. En eso estamos con La Spina, sintiendo por él el máximo respeto y una total admiración"*.



© JORGE ANDREU

La Spina is currently owned by Antonio Gómez, and her skipper is Toni Bellés, who with his son Marc Bellés has been in charge of the management and maintenance of this 12-metre vessel since it was discovered in Genoa, where it had been abandoned for eight years. The owner became passionate about classic yachts after sailing on one with Tony and Marc Bellés. He was attracted by the idea of *"buying a piece of history"*, a sentiment that with La Spina they want to transmit to future owners of these gems of the sea. Both Toni and Marc have lots of experience with classic yachts, however Marc said: *"It's the boat that teaches you about its peculiarities, regatta after regatta, day after day. As crew members, regardless of how much experience we have, we need to listen to the boat and adapt to the way she reacts and moves, to her quirks. This is what we do on board La Spina, we respect her and admire her greatly"*.

MEDICIONES: El eterno problema

Para tratar del mismo, contamos con la colaboración de Manolo Nadal de Uhler, Director de la Regata Illes Balears Clásica y Comodoro del Club de Mar Palma, así como con los comentarios de Petete Rubio, armador del *Gipsy*, y de Marcos Palomar, Vocal de Barcos Clásicos del R.C.N. de Barcelona.

MEDICIONES Y MEDIDORES

Es un hecho comprobado que, en las ultimas regatas de vela clásica, se ha generado una cierta atmósfera de disconformidad o inquietud en cuanto a la forma en que se lleva el importante tema de mediciones y certificados. Puede ser interesante, a la vista de ello, reflexionar sobre el asunto y tratar de ordenar la sistemática que se sigue y que debería seguirse en este asunto, clave para un buen desarrollo de la competición.

En el Mediterráneo, el sistema generalmente adoptado es el CIM, ideado, promovido y mantenido por el Comité Internacional del Mediterráneo (CIM), organismo que reúne y en el que participan clubes, asociaciones y federaciones de cinco países (España, Italia, Francia, Mónaco y Grecia).

A efectos de administración y gestión de su Sistema de Medición, el representante o delegado del CIM en España es la Real Asociación Nacional de Cruceros (RANC), encargada, por tanto, de expedir los Certificados de Medición. Resulta obvio decir que todo barco que quiera participar en una regata debe presentar un certificado en vigor. En el caso de España y de las regatas de vela clásica que se celebran en el Mediterráneo, debe ser un Certificado CIM (para los barcos Espíritu de Tradición se exige un Certificado IRC, o en España RI, sistema también administrado e inventado por la RANC. Estos certificados debe expedirlos directamente el CIM o sus "delegaciones" (en España, la RANC), previa la medición del barco efectuada por un medidor reconocido para ello, según especifica el Reglamento Técnico de Cruceros de la RFEV (RT). La RFEV y la RANC, en sus "webs" respectivas tienen publicada la lista de medidores reconocidos, que coinciden.

RATINGS: Never-ending debate

To deal with this matter, we rely on the collaboration of Manolo Nadal de Uhler, Director of Regata Illes Balears Classics and Commodore of Club de Mar Mallorca, as well as comments from Petete Rubio, owner of sailing yacht *Gipsy*, and Marcos Palomar, classic yacht spokesperson of the RCNB of Barcelona.

RATINGS AND ASSESSORS

It is a fact that the latest classic sailing regattas have been defined by an atmosphere of dissatisfaction or worry due to the way important factors such as ratings and certifications are dealt with. As a consequence, it may be interesting to have a look at these issues and try to put some order in the methods that are being used or should be used, essential for competitions to run smoothly.

In the Mediterranean, the system normally applied is the CIM, created, promoted and maintained by the International Committee of the Mediterranean (CIM), a body that brings together clubs, associations and federations of five countries (Spain, Italy, France, Monaco and Greece).

In terms of managing and administrating the Rating System, the representative or delegate of the CIM for Spain is RANC (National Royal Association of Cruisers), in charge of Rating Certificates. It goes without saying that all boats wishing to take part in a regatta must provide a valid certificate. In Spain and in classic sailing regattas held in the Mediterranean, boats must hold a CIM Rating Certificate (IRC for Spirit of Tradition boats, or in Spain RI, also managed and invented by RANC). These rating certificates must be issued directly by CIM or its "delegates" (RANC in Spain), following an assessment of the boat carried out by an assessor authorised by the association, based on specific Cruisers Technical Regulations by RFEV (RT). Both RFEV and RANC publish the same list of authorised assessors on their respective websites. What is not specified in these lists is who is authorised or recognised as an assessor for CIM and RI ratings.

Let's now move on to the practicalities of regattas. One thing is the rating of a boat, another is the assessment, inspections and reviews that must be carried out in a regatta. For the latter, not for the "rating", in accordance with Sailing Regatta Regulations and the above mentioned RT, each regatta sets up a Technical Committee in charge of "checking the equipment and rating, according to the guidelines provided by the organizers and as set in the rules". The Technical Committee must be formed by authorised assessors, therefore, in principal, anyone appearing in the RFEV and RANC lists can be part of the Committee.

What are or should be the duties of assessors nominated for a regatta?

Personally, I think the following are the most important:

a | Check that the certificate submitted by each boat is correct from a formal point of view and

consider it valid to allow the boat to take part in the regatta. The certificate must not be modified or changed with another one during the competition.

b Carry out equipment inspections as the Organizing Authority deems necessary, especially with regard to complying with the World Sailing Special Rules applicable to the category of regatta.

c Review the Sail Declaration that each boat must present to comply with the dispositions of art. 15 of the CIM Regulations.

d When required by the Protest Committee, investigate any issues that may affect the rating certificate or the equipment on board.

e If deemed necessary, make objections with reference to boats based on the terms specified in the RRV 60.4.

With regard to the possible objections, in our opinion the Protest Committee can accept those that denounce the fact that an element of the boat does not reflect what it says on its certificate. In this case, the assessor will have to make an assessment and inform the Protest Committee that, in compliance with the applicable rules, it can disregard the protest or disqualify (or penalize, Art. 19 CIM Regulations) the supposed offender. During the regatta no new certificate must be issued or admitted. If the assessment finds any irregularities with the certificate presented by the boat, the procedure should be to disqualify or penalize and inform CIM or RANC for it to take the relevant measures.

Finally, we must point out that the CIM Regulation requires every CIM regatta assessment committee (Technical Committee) to include at least one assessor member of the relevant National Association. Therefore, it would be useful if both RFEV and RANC specified clearly who are the Association's assessors at any given time. And it would also be good if assessor regulated and systematic training was promoted, as it is in everyone's interest – owners and clubs – that assessors and inspectors have a reassuring level of knowledge in such a complicated matter, which is applicable to a variety of different boats such as those in the classic sailing category in which, to make matters even more complicated, there is a lot of space for subjectivity. Increasing the number of these specialists would also give clubs, for their regattas, and owners, for their boats, a wider choice of technicians to refer to.

Manuel Nadal de Uhler, Commodore of Club de Mar Mallorca and Director of Regata Illes Balears Classics

Lo que no se especifica en dichas listas, es quienes de ellos son los que están capacitados o reconocidos para medir en CIM o RI.

Vamos ahora al tema de las regatas, ya que una cosa es la medición de un barco y otra el control, inspecciones y revisiones que deben ejercerse en una regata. Para esto último, no para "medir", se nombra en cada regata, tal como especifican el Reglamento de Regatas a Vela y el citado RT, un Comité Técnico que deberá desempeñar "inspecciones de equipamiento y medición según las directrices de la autoridad organizadora y como establecen las reglas". El Comité Técnico debe estar integrado por medidores reconocidos por lo que, en principio, puede formar parte del mismo cualquiera de los que figuran en las listas de la RFEV y la RANC.

¿Cuáles son o deben ser las funciones del medidor o medidores nombrados para una regata?

Personalmente, creo que las siguientes son la más importantes:

a Comprobar que el certificado presentado por cada barco es correcto desde el punto de vista formal y darlo por bueno para que pueda participar. Ese certificado no debería ser modificado ni cambiado por otro durante la regata.

b Efectuar las inspecciones de equipo que la Autoridad Organizadora estime conveniente, especialmente en lo que se refiere al cumplimiento de lo prescrito en las Reglas Especiales de Word Sailing para la categoría de la regata.

c Revisar la Declaración de Velas que debe presentar cada barco, a efectos de aplicación del artículo 15 del Reglamento CIM.

d Cuando sea requerido para ello por el Comité de Protestas, investigar las que puedan presentarse y que afecten al certificado de medición o al equipamiento del barco.

e Y, si lo estima conveniente, protestar a un barco en los términos especificados en la RRV 60.4.

Con respecto a las posibles protestas, en nuestra opinión el Comité de Protestas puede aceptar aquellas que denuncien que un elemento del barco no responde a lo que consta en su certificado. En ese caso, corresponderá al medidor comprobarlo e informar al Comité de Protestas que, a su vez y de acuerdo con las reglas, podrá desestimar la protesta o descalificar (o penalizar, Art. 19 Reglamento CIM) al presunto infractor. Lo que entendemos no debe hacerse durante la regata es emitir o admitir un nuevo certificado. Si los hechos comprobados se estima que pueden afectar al certificado presentado por el barco, el procedimiento a seguir, además de descalificar o penalizar, es informar al CIM o a la RANC para que actúe en consecuencia.

Por último, debe señalarse que el Reglamento del CIM indica que en los comités de medición (Comité Técnico) de las regatas CIM debe haber al menos un medidor de la Asociación Nacional correspondiente. Sería por tanto conveniente que tanto la RFEV como la RANC especificaran claramente quienes son, en cada momento, los medidores de la Asociación. Y, por otra parte, sería también conveniente que se promoviese la formación regulada y sistematizada de medidores a esos efectos pues a todos, armadores y clubes, interesa que los técnicos encargados de mediciones e inspecciones tengan un nivel y unos conocimientos que inspiren total confianza en un asunto tan complicado y aplicable a barcos tan distintos como es la vela clásica donde, por añadidura, existen grandes dosis de subjetividad. Aumentar el número de estos especialistas sería también una medida conveniente, a fin de que los clubes para sus regatas y los armadores para medir sus barcos, pudiesen tener un abanico amplio de técnicos a quien dirigirse.

Manuel Nadal de Uhler, Comodoro Club de Mar Mallorca y Director Regata Illes Balears Classics

¿Cual es la causa del malestar?

Desde hace ya bastante tiempo, hay armadores que opinan que algunas partes del Reglamento de Medición del CIM quedan demasiado expuestas a la libre interpretación del medidor, lo que supone sustanciales diferencias entre barcos medidos por distintas personas y en distintos países. Esto ha llevado a situaciones que han impulsado a los armadores a mostrar su malestar ante hechos tales como la emisión de certificados "provisionales" - no previstos en las normas - sustitución de certificados en el último minuto, elementos no declarados - como winches autocazantes, etc... - y falta de rigor y de transparencia a la hora de valorar algo tan importante como la autenticidad y su coeficiente.

La opción de cortar por lo sano con el CIM y empezar de nuevo no parece, de momento, la más adecuada, ya que no hay porque echar por la borda la larga y fructifera historia de una institución como el CIM. Lo que sí se podría hacer es renovar y rejuvenecer su Junta y encontrar soluciones para que el CIM regrese a sus objetivos iniciales: animar a nuevos armadores para que - con el aliciente de competir en igualdad de condiciones mediante un sistema de medición lo más justo posible - entren a formar parte de la flota de barcos Clásicos y de Época, contribuyendo así a recuperar el patrimonio marítimo.

Frente a lo que sucede en otros países del Mediterráneo, en España podemos felicitarnos por contar con el Trofeo Mare Nostrum, circuito de regatas coherente y atractivo, regentado por cuatro clubes de gran experiencia y solera, así como con una asociación de armadores en el Mediterráneo, AEBEC, con gran representatividad y amplios conocimientos sobre el tema. Faltaría que el propio CIM, así como quienes gestionan en su nombre el tema de las mediciones en España - o sea la RANC - escuchasen las inquietudes de los armadores y, de forma conjunta con clubes y armadores - representados por sus correspondientes asociaciones de barcos clásicos -, diesen respuestas y soluciones a las mismas.

> "En mi opinión, es necesario que todos los certificados CIM se realicen con objetividad"
>
> *Marcos Palomar*

¿Cual es la posición de los armadores?

Al finalizar el verano, unos cuantos armadores convocaron una reunión en Cannes en la que buscar un acuerdo para aunar y canalizar sus quejas y encontrar soluciones a las mismas. A dicha reunión acudió Petete Rubio, armador del Gipsy y patrón habitual del *Giraldilla*, quién ha tenido a bien comentarnos algunos de los temas allí planteados *"Tratamos dos asuntos principales: la creación de un circuito Mediterráneo, con 4 o 5 regatas para continuar con la labor que en su momento hizo Panerai, y el actual gran malestar entre los armadores sobre la forma en la que el CIM está actuando y sobre cómo se está llevando el tema de las mediciones. Se acordó, asimismo, evaluar la posibilidad de utilizar algún otro siste-*

What is the issue?

For some time now, some boat owners have been suggesting that part of the CIM Rating Regulations are too exposed to assessors' free interpretation, creating substantial differences between boats assessed by different people and in different countries. This has led to situations in which boat owners have complained about the issues of "provisional" certificates - not envisaged by the rules - last minute replacement certificates, undeclared elements - such as auto winches, etc. - lack of strictness and transparency when it comes to assessing something as important as authenticity and its coefficient.

At the moment, the option of scrapping CIM regulations and starting from scratch does not seem to be the right solution, as there is no reason to get rid of the long and fruitful history of an institution such as CIM. What would be useful is to renew and rejuvenate its Board and find solutions to ensure CIM returns to focus on its original objectives, which were to encourage new owners - with the incentive of competitions held in equal conditions based on a rating system as fair as possible - to join the fleet of Classic and Vintage yachts, contributing to preserving our maritime heritage.

Compared to what happens in the other Mediterranean countries, in Spain we can be proud of our coherent and attractive regatta circuit, run by four clubs with great experience and prestige and owners associations in the Mediterranean, AEBEC, very well represented and with great knowledge on the subject. What CIM and those who manage the rating system on its behalf in Spain - i.e. RANC - should do, is listen to owner's complaints and together, clubs and owners, represented by their relevant classic yacht associations, find answers and solutions.

What is the owners' position?

At the end of the summer, four owners organized a meeting in Cannes to reach an agreement to unite and channel their concerns and find solutions. The meeting was attended, among others, by Petete Rubio, owner of *Gipsy* and regular skipper on board *Giraldilla*, who told us about some of the topics discussed at the meeting *"We discussed two main issues: the creation of a Mediterranean circuit, with 4 or 5 regattas, to continue the work done by Panerai, and the current discontent among owners for the direction the CIM is taking and the rating system situation. We also agreed to consider the possibility of using another rating system, if the CIM ignored our request for more transparency and strictness in applying rating rules, as it is obvious that at the moment there are huge and obvious differences in the criteria applied when issuing certificates of some boats, depending on where the rating takes place and*

ma de medición, si el CIM hace caso omiso a nuestra exigencia de mayor transparencia y rigor a la hora de aplicar las normas de medición, ya que es más que evidente que, en la actualidad, existen grandes y flagrantes diferencias en los criterios aplicados en los certificados de algunos barcos, dependiendo del lugar donde se realice la medición y del medidor que la haya hecho, lo que hace que, incluso barcos de la misma clase, diseño o edad, tengan ratings muy dispares. Los resultados de las regatas no están reflejando la realidad de lo sucedido en el mar, en una gran cantidad de casos", nos explica este armador.

Por su parte, Marcos Palomar, quién fue armador durante 15 años de un Olle Enderlein de 1964, concretamente un Havsörnen II, y en su momento fundador del Foro de Veleros Clásicos y de AEBEC, socio y vocal de la RANC, miembro de la Asamblea del CIM y vocal de la Junta del Real Club Náutico de Barcelona nos comenta, desde su posición de gran conocedor del tema:

"Resulta difícil agrupar barcos de características tan dispares, pero parecía que, contando con el acuerdo de franceses, monegascos, italianos y españoles, el sistema adoptado por el CIM podía ser la mejor solución, si bien es cierto que un rating que no mide velas y en el que el peso del Coeficiente de Originalidad (Co) es muy importante, sólo se puede sostener por la rectitud de los medidores. Y pongo el acento en las velas ya que, de un tiempo a esta parte, los alunamientos son considerables, al igual que la ventaja de Ketches y Yolas en rumbos abiertos, donde pueden meter metros y metros de trapo. Pues bien, últimamente el rating del CIM está poniéndose en duda por un supuesto secretismo, en realidad inexistente, y por la arbitrariedad de los que expiden certificados, a gusto del consumidor. Me explicaré, la formula CIM no es secreta, ya que su reglamento está expuesto en toda su extensión, aunque nadie se ha preocupado en difundirlo de forma didáctica. Por su parte, el Coeficiente de Originalidad (Co) tampoco es secreto, aunque sí es "subjetivamente objetivo" y que, ciertamente, se puede mejorar disponiendo de la máxima información sobre nuestras respectivas embarcaciones. Ahora bien, si los expedidores del rating modifican a su libre albedrío el mencionado Co, el Cc (Coeficiente de Corrección) y/o el Ca (Coeficiente de aparejo), las reglas del juego cambian, ya que en cada regata éste o aquel barco ya no tienen el mismo APM y esto no es ninguna tontería, ya que pone en peligro nuestras regatas y acaba con el fair play en ellas. Es comprensible que cada armador crea que su barco es el más bello y que el proceso de restauración realizado es el mejor, pero para certificarlo están los profesionales y si estos fallan, falla la regla y se trampea la regata. En mi opinión, es necesario que todos los certificados CIM se realicen con objetividad, se expliquen y se anuncien cuando se cambian y se expliquen cuales han sido los motivos de dichos cambios, que se midan también las velas y que los armadores exijan explicaciones de por qué a ésta o a aquella embarcación se le cambia el rating el día antes de una regata. Solo de esta manera, conseguiremos que no exista sombra de duda sobre nadie".

---

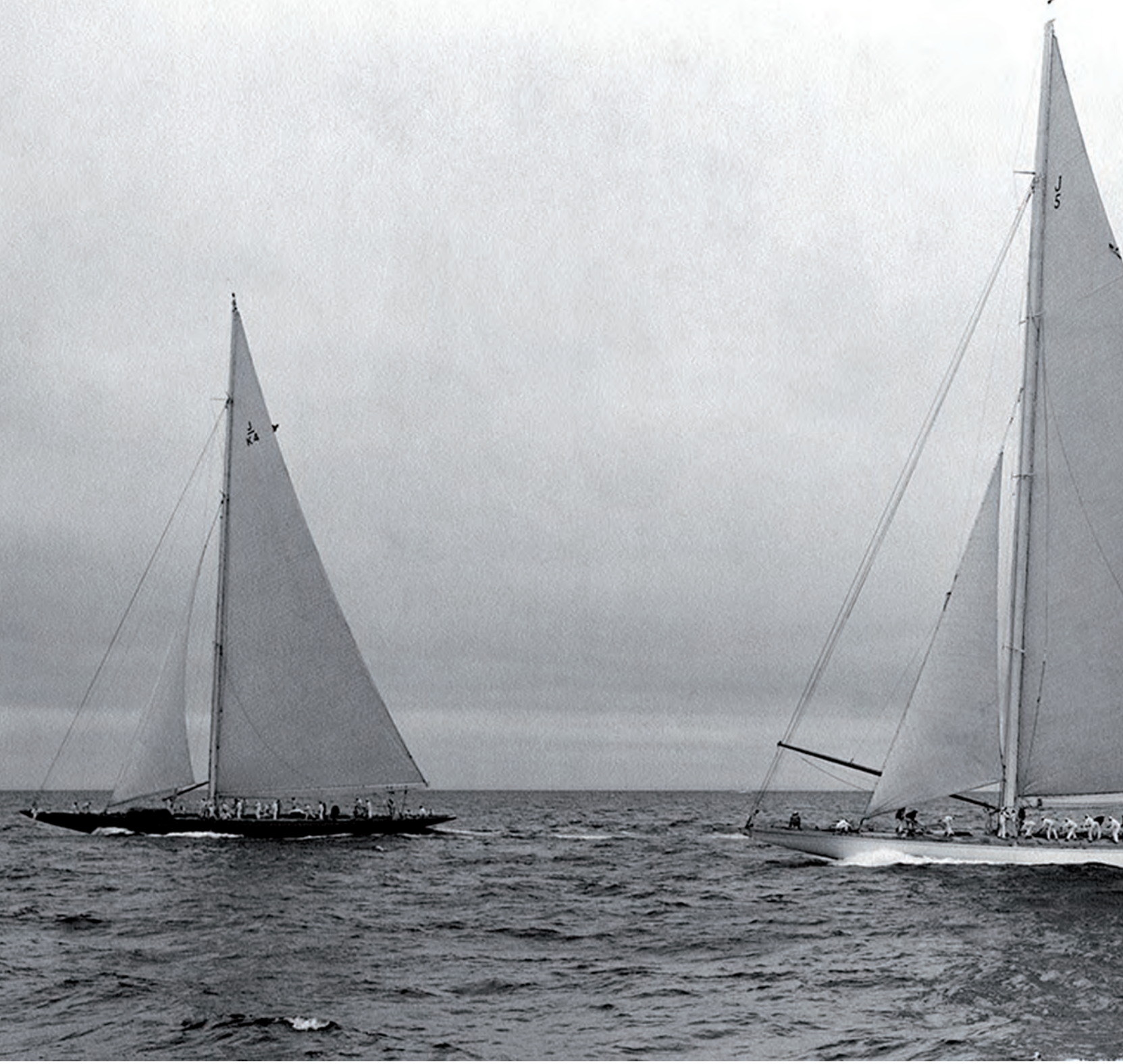
who is the assessor that carries it out, which leads boats in the same class, with the same design and age, to have very different ratings. In many cases, regatta results do not reflect what happens at sea".

Marcos Palomar, who owned a 1964 Olle Enderlein, the Havsörnen II, for 15 years, founded Foro de Veleros Clásicos (Classic Yacht Forum) and AEBEC, is a member and the spokesperson for RANC, a member of the CIM board and spokesperson of the Real Club Náutico de Barcelona board and expert on the matter, told us:

"It is difficult to group boats with such different characteristics, but thanks to the agreement between French, Monegasques, Italians and Spaniards, the system adopted by CIM seemed the best solution, even if a rating system that does not measure sails and in which the Coefficient of Originality (CO) plays such an important role, could only be maintained thanks to the fairness of the assessors. And I wish to put emphasis on the sails, as lately, the size of the mainsails can be considerable, in both Ketches and wooden Yolas, which can have meters and meters of sails. However, lately CIM rating is being contested for supposedly not being transparent, without foundation, and for the arbitrariness of those who issue certificates, to please the consumers. Let me explain: the CIM formula is not secret, as its regulations explain it extensively, even if nobody has bothered to promote their diffusion. The Coefficient of Originality (CO) is not a secret either, even if it is "subjectively objective" and of course can be improved with more information on our respective boats. If those who want to get rid of the rating system arbitrarily change the CO, the CC (Coefficient of Correction) and/or the CA (Coefficient of Rigging), the rules of the game would change, as in each regatta some boats would not have the same APM, which may seem a trivial detail but threatens our regattas and puts an end to fair play. It is understandable that each owner believes that their boat is the most beautiful and has undergone the best restoration process, but professionals are there to assess whether or not it is the case, and if they fail, the rule fails and ruins the regatta.

> "In my opinion, all CIM certificates must be processed objectively."
> *Marcos Palomar*

In my opinion, all CIM certificates must be processed objectively, motivated and notified when changed, sails should be measured, and owners should ask explanations on the reasons why a boat's rating is changed before a regatta. This is the only way to avoid any doubts".



Los Clase J

La historia continúa (1934 – 2019)

Tras la publicación, en nuestra anterior edición, de la primera parte de la apasionante historia de los Clase J, proseguimos ahora con ella en un relato que nos lleva desde 1934 hasta la actualidad, tiempos de luces y sombras que culminan en la recuperación, no siempre fidedigna, de estos espectaculares y extraordinarios barcos que, sin duda alguna, han protagonizado algunas de las más bellas páginas de la vela mundial.

Por Leonardo García de Vincentiis



Endeavour & Raindow
1934 America's Cup.

1934: La era del Endeavour

En 1931 murió Sir Thomas Lipton y su relevo en la Copa América en Inglaterra fue tomado por Sir Thomas Octave Murdoch Sopwith (T.O.M para los amigos). Sopwith era un industrial aeronáutico y sus fábricas habían producido el famoso Sopwith Camel, el avión que derribó al Barón Rojo en 1918. T.O.M puso a disposición de Nicholson toda la tecnología aeronáutica de sus empresas y el resultado no se hizo esperar: en 1934 el *Endeavour* era un concentrado de ideas novedosas pero, además, era precioso, el Clase J más bonito de la historia, según quedó consignado desde entonces.

Contra el *Endeavour*, los americanos Vanderbilt y Burgess opusieron el *Rainbow*, que fue bautizado así, arco iris, para expresar la esperanza de que la terrible crisis que había estallado en 1929 terminara pronto. Todos los expertos de la época coinciden en que el barco inglés se demostró superior al americano, por primera vez en la historia de la Copa América, ya que ceñía mejor y era más rápido en las viradas. Pero entonces ¿por qué no ganó?, pues porque su punto flaco era la tripulación ya que una huelga de los tripulantes profesionales que la formaban, antes de partir de Inglaterra, obligó a T.O.M Sopwith a reclutar a deportistas aficionados y eso se notó en el campo de regatas. No obstante, el *Endeavour* consiguió ganar con contundencia las primeras dos regatas, pero los americanos no se dieron por vencidos en ningún momento, ganando las siguientes cuatro y quedándose con la "Vieja Jarr".

1937: Ranger, el Super J

Para el siguiente desafío, lanzado para 1937 por Sopwith, Burgess no quiso arriesgar nada y Vanderbilt tampoco, consiguiendo que al "anciano" (58 años) Burgess se uniera un joven (25 años) Olin Stephens y que ambos diseñaran una serie de modelos, entre los que se pudiera elegir el mejor. Nadie diría a quién pertenecía el diseño ganador y se otorgaría su paternidad a ambos arquitectos conjuntamente. Así nació el *Ranger*, que tenía las dimensiones máximas admitidas por las reglas y que, por eso y por ganar la Copa humillando al pobre *Endeavour II* en las cuatro primeras regatas, fue reconocido como el "Súper J". Pero en realidad, ¿quién diseñó el *Ranger*? Años más tarde, en los ochenta, Olin Stephens reveló que el diseño elegido pertenecía a William Starling Burgess. Como nota curiosa, diremos que todavía entonces se dejaba sen-

J CLASS
The history continues (1934 – 2019)

Following the publication of the first part of the fascinating history of the J Class in our previous issue , we now continue with an overview from 1934 to the current day, a period with its ups and downs that culminates with the refitting, not always faithful to the original, of these spectacular and extraordinary boats that have undoubtedly been the protagonists of the best chapters of sailing history across the world.

Written by Leonardo García de Vincentiis

1934: The Endeavour Era

Sir Thomas Lipton died in 1934 and his place in the America's Cup in Britain was taken by Sir Thomas Octave Murdoch Sopwith (know to his friend as T.O.M). Sopwith was the aviation pioneer and business executive who produced the famous Sopwith Camel, the plane that took down the Red Baron in 1918. T.O.M. put his aviation technology at the disposal of Nicholson and the results were not long in coming: in 1934 *Endeavour* was a blend of innovative ideas but it was also beautiful, the most beautiful J Class in history, as it was defined at the time.

Against *Endeavour*, the Americans Vanderbilt and Burgess pitched *Rainbow*, whose name represen-

ted the hope for a swift end to the 1929 economic crisis. All experts at the time agreed that the British boat was superior to the American, for the first time in the history of the America's Cup, and it held better and was much quicker tacking. So why did it not win? Maybe because its week point was the crew; in fact, before leaving Britain, a strike of part of its professional crew members forced T.O.M. Sopwith to recruit amateur sailors and this affected the performance during the regatta. Despite *Endeavour* winning the first two races, the Americans did not give up and managed to win the next four and take home the "Auld Mug".

tir la crisis económica, ya que Vanderbilt no pudo encontrar ayuda para crear un sindicato que defendiera la Copa y tuvo que pagar los gastos enteramente de su bolsillo, por lo que desmanteló el viejo *Rainbow* para reutilizar su palo, su timón y algunas velas. La mayor del *Ranger* había sido la del *Endeavour* y tenía cuatro años de uso, pero estaba en muy buen estado, tal como demostró el resultado, siendo importante recordar que se trataba de velas de algodón.



Olin Stephens & William Starling Burgess.

1937 – 1980: Años de apagón

Los Clase J eran barcos extremos, por sus dimensiones de casco, de velamen y por la complejidad de la maniobra, y requerían de tripulaciones numerosas, en general unos 40 hombres. Cada miembro tenía que tener muy claro su cometido, pues

1937: Ranger, the Super J

For the next challenge, launched for 1937 by Sopwith, neither Burgess nor Vanderbilt wanted to take any risks, therefore it was agreed that "old generation" Burgess (58 years old) and "young generation" Olin Stephens get together to design a number of models from which to choose the best. The name of the designer of the winning boat would not be revealed and both architects would claim paternity. The winning model was *Ranger*. For having the maximum length admissible to take part in the competition and for taking home the Cup after humiliating the poor *Endeavour II* in the first four races, she was known as the "Súper J". But who actually designed Ranger? Years later, during the 1980s, Olin Stephens revealed that the design was by William Starling Burgess. We should mention that at the time the economic crisis was



Ranger (1937): con su foque cuadrilátero "Greta Garbo" | with its quadrilateral "Greta Garbo" jib.

se maniobraba siempre al límite y no eran raros los choques y roces entre barcos. Sus prestaciones eran superlativas, siendo capaces de registrar quince nudos de velocidad y de mantener los siete nudos con ventolinas cuando, por ejemplo, los 12 metros FI casi estaban parados. Siguieron regateando prácticamente hasta el estallido de la Segunda Guerra Mundial y, curiosamente, en esas regatas que no tenían nada que ver con la Copa América, los resultados fueron muy variables, dándose incluso el caso de que el gran *Ranger* fuera batido por el más anciano *Rainbow* o por el *Yankee*, que ni siquiera había podido defender la Copa en 1930. O que en 1934, estos últimos hubieran sido a su vez vencidos nada menos que por el *Resolute* y el *Vanitie* de 1914, ambos con un nuevo aparejo bermudiano.

Durante la guerra, todos los barcos americanos fueron desguazados para usar sus materiales en la contienda. Los barcos ingleses, por el contrario, sobrevivieron todos, aunque al final de la misma las nuevas condiciones económicas y sociales los condenaron al desarme forzado, pues eran unos verdaderos dinosaurios. Sólo el *Shamrock V* siguió navegando en Italia, rebautizado como *Quadrifoglio* y con aparejo de ketch de dimensiones reducidas. Recuerdo personalmente la enorme impresión que me causó aquel casco de lanzamientos interminables en un fugaz encuentro delante de la Isla de Ponza, a inicios de los setenta.

1985 – 2019: Renacimiento

Algo más de diez años después, la restauración de los británicos *Endeavour*, *Shamrock V* y *Velsheda* llevó al renacer

still affecting the industry, so much so that Vanderbilt was unable to form a syndacte to defend the Cup and had to pay all costs himself and the old *Rainbow* was demolished to reuse its mast, helm and some of the sails. *Ranger's* mainsheet had belonged to *Endeavour* but despite being used for four years it was in good condition – as the results showed – specially considering that those sails were made of cotton.

1937 – 1980: The Dark Years

Class Js were extreme vessels, for the size of their hull, their sails and for the complex handling, which normally required up to 40 crew members. Each member of crew had to know exactly what their duties were, as they were always pushed to the limit and contact and collision with other boats was common. Their performance was amazing, as they were able to reach a speed of fifteen knots and maintain seven knots with low wind when, for example, the International 12-metre Class almost came to a halt. They continued racing practically until the start of the Second World War and, funnily enough, in regattas that had nothing to do with the America's Cup, results varied, including the fact that the great *Ranger* lost to the much older *Rainbow* and to *Yankee*, that had not even been able to defend the Cup in 1930. Or that in 1934, the last two were beaten by no less than *Resolute* and *Vanitie* (1914), both with a new Bermuda rigging.

During the war, all American boats were scrapped to use their materials in the conflict. On the other hand, the British boats all survi-

© SAILING ENERGY SUPERYACHT CUP



Velsheda (1937) & *Topaz* (2015)
Palma Superyacht Cup 2018.

ved, however, at the end of the war the social and economic situation meant they had to be disarmed, as they were too antiquated. Only *Shamrock V*, renamed *Quadrifoglio*, continued sailing in Italy with reduced-size ketch rigging. I still remember the impression its endless hull made on me when I briefly saw her off the shores of the Island of Ponza, in the early seventies.

1985 – 2019: The Comeback Years

Just over ten years later, the refitting of the British *Endeavour*, *Shamrock V* and *Velsheda* marked the comeback of the J Class, which until then had been considered extinct. Together with the three International 12-metre Class (which at the time where absorbed by the J Class), *Candida*, *Astra* and *Cambria*, formed a group a six vessels that gave all fans hope for a comeback of the regattas of times gone by. However this expectation was met only partially, as the new rules of the Class, based on a speed prediction programme by Duch engineer Gerhard Dyjkstra, allowed the original vessels to undergo great changes, without penalties for altering their original status. This way, the weight of the old regatta boats increased and their hull sank deeper under water, increasing the length of the waterline, whose exact measurement was one of the basis of the original regulation. The sides had to be raised, to keep the deck, filled with hydraulic winches, relatively dry, and cabins (dog houses), which did not exist on the old boats, also were added, effectively constructing new vessels that only partially followed the original design.

de la Clase, que se había llegado a considerar extinguida. Junto con los tres 23m FI (que en su momento se asimilaron a los Clase J) *Candida*, *Astra* y *Cambria*, formaron un sexteto que dio esperanzas, a todos los apasionados, de revivir las regatas de antaño. Pero tal esperanza se colmó tan sólo parcialmente, ya que las nuevas reglas de la Clase, basadas en el programa de predicción de velocidad preparado por el ingeniero holandés Gerhard Dyjkstra, permitieron que se aportaran grandes transformaciones a los barcos originales, sin ninguna penalización por alterar su originalidad. De esta manera, los antiguos barcos de regata pura vieron aumentar su peso y, al hundirse por ello el casco, aumentar la eslora en flotación, cuya medida exacta era muy importante en la Regla original. Hubo que levantar las amuras, para mantener la cubierta relativamente seca y ésta se llenó de winches (!hidráulicos!) y se levantaron cabinas (dog-houses) que no existían en los antiguos barcos, al tiempo que se han ido construyendo nuevas unidades que responden, solo parcialmente, a los planos originales. Ciertamente, el espectáculo está asegurado y estos nuevos barcos son preciosos, pero ¿dónde queda el arte de las maniobras complejas que los Clase J entrañaban? Ciertamente, tener que contar con 40 tripulantes profesionales no es ahora factible, pero sacar a navegar un barco que se parece a un Clase J, aunque con enormes winches hidráulicos, velas y palos de carbono, ruedas de timón de formas exóticas, por no decir con unos interiores lujosos y modernos, con aire acondicionado, generadores y ordenadores por doquier, es algo que tiene poco que ver con la antigua Clase J, aquellos heroicos dinosaurios de los que sus actuales tocayos mantienen, aunque sólo vagamente, la forma.

These new boats can certainly put on a show and are beautiful, but what happened to the complex handling that characterised the original J Class? Obviously, having to count on 40 professional crew members is no longer feasible, but sailing a boat that looks like a J Class but feature huge hydraulic winches, carbon sails and masts, exotic-shape rudders, not to mention modern elegant interiors, with air conditioning, generators and computers everywhere, has hardly got much to do with the old J Class, those heroic old vessels that these new ones resemble only very vaguely.

© HUISFIT



Topaz (2015) diseño original | original design Frank C Paine - 1935.



© STUDIO BORLENGHI

Svea (2017) diseño original | original design Swede Tore Holm - 1937.

PRESENTE Y FUTURO DE LA CLASE J

La historia de la Clase J no acaba aquí, dónde finaliza nuestro relato, ya que sigue viva y activa, gracias a un grupo de entusiastas armadores y de apasionados del patrimonio marítimo, que han conformado la J Class Association. El objetivo de esta asociación es doble, ya que por una parte contribuyen a la recuperación de los barcos supervivientes de la larga historia que describimos en estas páginas y por el otro potencian la construcción de réplicas basadas en planos originales pero permitiendo, por ejemplo, el uso del aluminio y otros materiales para la construcción de sus cascos. Gerard Dijkstra ha sido el responsable de analizar la situación - barcos recuperables y planos originales válidos para réplicas - así como de crear unas nuevas reglas de clase, dando pie a un sistema de rating que permite que barcos diferentes, por medidas, materiales y edad, compitan entre sí. Dicho rating está basado en el VPP (Velocity Prediction Program), lejos de las normas dictadas en 1930, que consideraba la eslora de flotación, el desplazamiento y la superficie vélica.
La flota actual está formada por: *Shamrock V*, *Velsheda*, *Endeavour*, *Ranger*, *Hanuman*, *Lionheart*, *Rainbow*, *Topaz*, *Svea*, *Yankee*, *J9*. Su programa de regatas del 2019 les ha llevado a participar, a todos o a parte de ellos, en St. Barths Buckets Regatta, SuperYacht Cup Palma, Maxi Yacht Rolex Cup y Les Voiles de St. Tropez.
jclassyachts.com

PRESENT AND FUTURE OF THE J CLASS

Class J's history doesn't end here and is alive and kicking thanks to a group of enthusiast owners and maritime heritage aficionados who have formed the J Class Association. The association has two main objectives: contributing to restore the surviving vessels of this Class that we have described in these pages and promoting the construction of replicas based on the original design allowing, for example, the use of aluminium and other materials to build their hulls. Gerard Dijkstra was responsible for overlooking the project - boat refitting and original plans valid for replicas - and create new Class rules, starting a rating system that allows boats of different sizes, materials and ages to compete against eachother. This rating system is based on VPP (Velocity Prediction Program), quite different from the rules set in 1930, which were based on waterline length, displacement and sail area.
Currently the fleet is formed by: *Shamrock V*, *Velsheda*, *Endeavour*, *Ranger*, *Hanuman*, *Lionheart*, *Rainbow*, *Topaz*, *Svea*, *Yankee* and *J9*. The 2019 regatta programme saw them, or some of them, compete in the Barths Buckets Regatta, SuperYacht Cup Palma, Maxi Yacht Rolex Cup and Les Voiles in St. Tropez.
jclassyachts.com



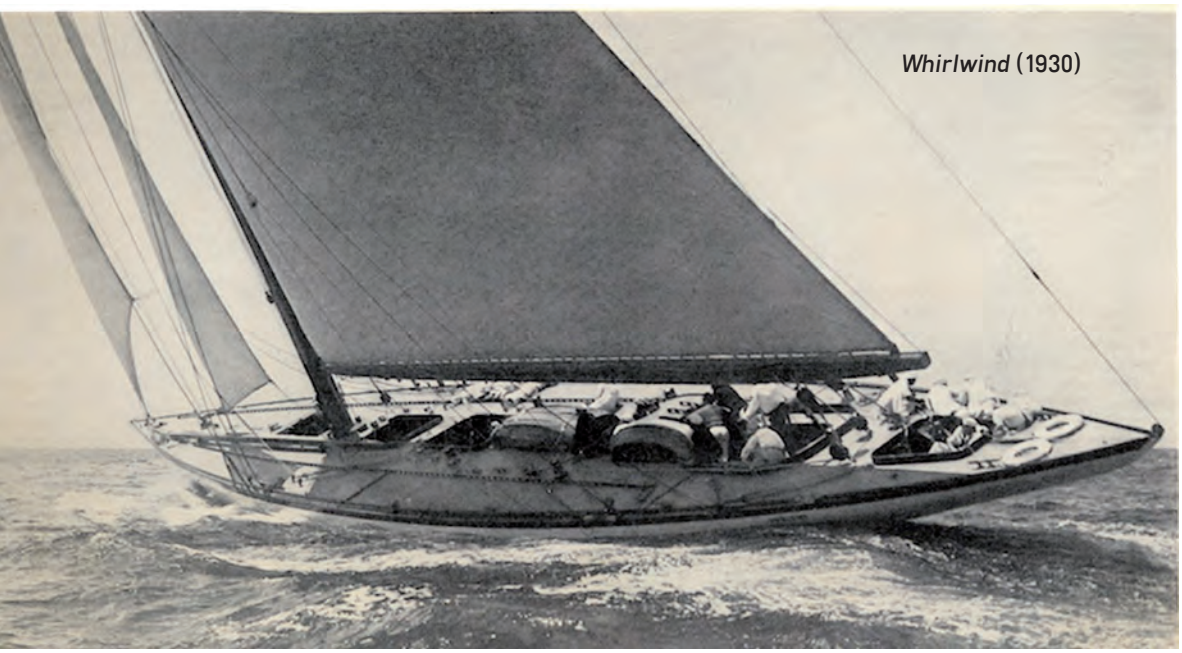
Wetamoee (1930)

INNOVACIONES, FUERZAS, DEBILIDADES Y CURIOSIDADES DE LA CLASE J

Los Clase J fueron objeto de una investigación mulitdisciplinar similar a la que actualmente se centra en los IMOCA y demás categorías avanzadas de barcos modernos.

VEAMOS ALGUNOS EJEMPLOS

- En 1914 el *Shamrock IV* recibió una cubierta de contrachapado marino forrada con tela pintada, cuyo uso no se generalizaría hasta mediados de los años cincuenta.
- En esta clase se fue mejorando la construcción "composite", que en aquella época significaba usar cuadernas metálicas y forro de madera y que se hizo muy común en la década de los sesenta. El forro de los barcos americanos, a partir de 1930, estuvo construido en "Tobin bronze", aleación de bronce que se conocía también como metal amarillo, que no tuvo mayor difusión por su precio.
- El *Weetamoe*, de 1930, fue probablemente el Clase J más extremo de la historia: sus líneas prácticamente triangulares prefiguraron el futuro inmediato de los barcos de regatas oceánicas, que aparecieron en esos mismos años.
- El *Yankee* utilizaba unos interesantes winches que se cazaban con tres hombres "remando" sobre unas palancas transversales. Nunca más se volvieron a ver. Los coffee grinders ya existían entonces y servían para cazar la mayor. Los llamaban "mangles", o sea rodillos.
- Sus cascos podían afrontar largas travesías. Su debilidad residía en el aparejo, puesto que la tecnología aún no había encontrado el punto para estructurar palos resistentes, siendo el bermudiano muchísimo más alto que el de cangreja. Las reglas tuvieron que prohibir la salida de una regata con vientos de más de veinticinco nudos. Para mejorar la situación, la investigación se explayó en todas las direcciones: aleaciones diferentes, secciones de las más distintas formas, obencaduras complejas.
- El *Whirlwind*, candidato derrotado para la defensa de 1930 y diseñado por Francis L. Herreshoff, fue el primer gran yate de la historia en tener un backstay fijo, ya que hasta ese momento los barcos tenían dos brandales (backestays largables). El Whirlwind también fue el único Clase J que tuvo cinco bañeras en cubierta, para organizar mejor las diferentes maniobras, y que lucía la popa de canoa, predilecta del hijo del gran Nat. Además, estrenó el aparejo de cúter de dos velas en proa, prescindiendo del petifoque y simplificando la maniobra.
- En 1930, el *Enterprise* estrenó la botavara que se llamó "Park Avenue", de sección triangular y con el vértice hacia abajo. En la zona superior plana había una serie de carriles transversales en los que corrían unos patines cosidos a la baluma de la vela. Estos patines se podían fijar en diferentes posiciones, para variar la forma de la vela, y cada posición recibía el nombre de una estación del metro de Park Avenue.
- A bordo del *Endeavour* de 1934 se probaron los primeros instrumentos electrónicos para medir la velocidad del barco y la dirección del viento y se usaron aparatos de origen aeronáutico para valorar los esfuerzos del aparejo durante la navegación. También estrenó un interesante foque cuadrangular con dos escotas, que pintaba tan bien y era tan bonito, que los americanos le dieron el nombre de "Greta Garbo". Su palo metálico fue el primero en estar soldado, sin ribetes ni pernos, siendo mucho más ligero. También usó, por primera vez en la historia, la jarcia de varilla.
- En 1937, el super-J *Ranger* estrenó una vela nueva que ya no era de algodón si no de fibras sintéticas.



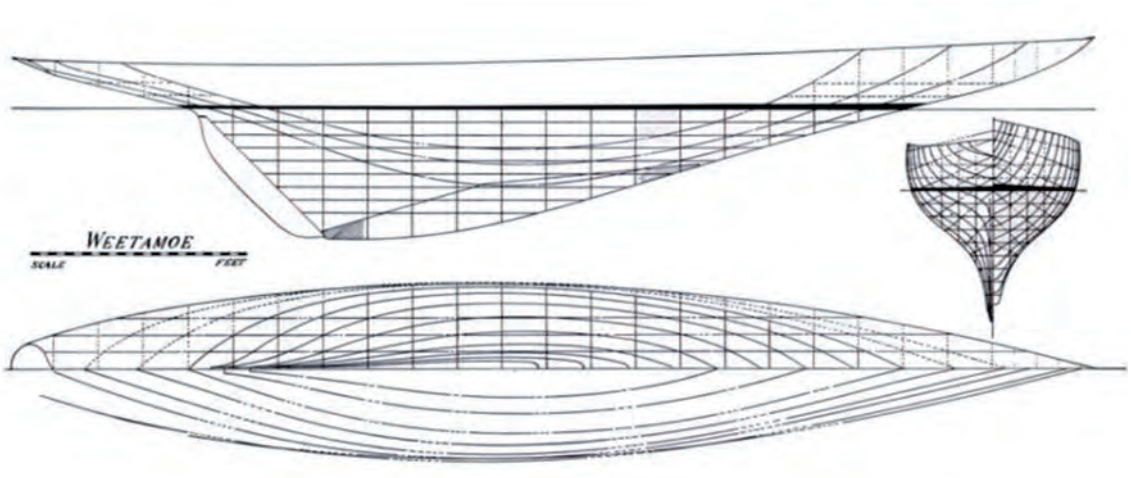
Whirlwind (1930)

INNOVATIONS, STRENGTHS, WEAKNESSES AND INTERESTING FACTS ABOUT THE J CLASS

Class Js were at the centre of a multi-discipline research that can be compared with the current research to which today IMOCA and other advanced categories of modern boats are subject.

HERE ARE SOME EXAMPLES

- In 1914, *Shamrock IV* was fitted with marine plywood with a painted fabric overlay; a technique that was not widely used until the mid-fifties.
- The composite construction of theses boats was also improved. At the time, that meant using a metal structure with a wood overlay, a very common practice in the sixties. In the 1930s, American boats started using naval brass - also known as "Tobin bronze" - as overlay, an alloy of copper, zinc and tin that became more popular for its more affordable price.
- *Weetamoe* (1930), was probably the most extreme J Class in history: its almost triangular lines prefigured the immediate future of the ocean racing boats that appeared just a few years later.
- *Yankee* used interesting winches operated by three crew members "grinding" on transversal levers. They were never used again. Coffee grinders, as they were known, already existed but they were used to operate the mainsheet and were called "mangles".
- Their magnificent hulls could withstand long crossings. Their weakness was in the rigging, as technology at the time had not produced resistant masts and the Bermuda rigging was a lot higher than the gaff sail. Regatta rules had to prohibit racing when winds exceeded twenty-five knots. To improve the situation, research expanded in all directions: different alloys, different shape sections, complex shrouds.
- *Whirlwind*, the 1930 defeated candidate designed by Francis L. Herreshoff, was the first great yacht in history to be equipped with a fixed backstay, as at the time yachts had two adjustable backstays. *Whirlwind* was also the only J Class with five deck cockpits, to facilitate handling, and a canoe shaped hull with pointed stern, which had always fascinated the son of the great Nat Herreshoff. It also featured cutter rigging with two front sails, getting rid of the flying jib and simplifying control lines.
- In 1930, *Enterprise* was fitted with the "Park Avenue" boom, sporting a triangular section and wings extending outwards. The top flat area had a number of transversal rails to run the sliders attached to the leech. These sliders could be positioned in different positions to change the shape of the sail and each position was named after a Park Avenue underground station.
- *Endeavour* (1934) was the first boat to be provided with equipment to measure the boat's speed and the direction of the wind. Aviation instruments were used to asses the stress borne by the rigging during navigation. The boat also had an interesting quadrangular jib with two sheets, that looked so good and were so nice that the Americans called them "Greta Garbo Jibs". Its metal mast was the first to be welded, without edges or bolts, making it a lot lighter. It was also the first time that stainless steel rod rigging was used.
- In 1937, Super-J *Ranger* also featured a new sail that was not made of cotton but of synthetic fibres.



Dragón *Clipper*
Esplendor recuperado



Gracias a la completa y experta restauración efectuada por Varador 2000, *Clipper* - Dragón construido en el astillero danés Borresen en 1960 - vuelve a navegar con todo su esplendor original.

Varador 2000 ha concluido la restauración del Clipper, velero de 9,21 metros de eslora y 1,97 de manga, construido en madera de caoba y fresno. La restauración ha afectado a todas las partes de la embarcación: casco, cubierta, aparejo y jarcia. Tras varios meses de trabajo, este viejo Dragón ha recuperado el esplendor de antaño y ya vuelve a navegar luciendo su mejor aspecto e incluso con mejor rendimiento, pues durante el refit se han añadido algunos componentes que mejoran su navegabilidad, como la instalación de un motor eléctrico Cruise Pod de tecnología Torqueedo con hélice plegable. Uno de los procesos más importantes que se han realizado en el *Clipper* ha sido el reacondicionamiento del casco para asegurar la estanqueidad, el gobierno y la buena navegación de la embarcación. Los trabajos en el casco han sido complejos, pues algunas partes estaban bastante deterioradas por el paso del tiempo y la falta de cuidados. Los trabajos en cubierta se han centrado en reacondicionar la teca conservando sus tablas originales y asegurando la estanqueidad. El refit también ha incluido trabajos de acastillaje, renovando todos los componentes relativos a los aparejos de navegación de la embarcación y desmontando la jarcia para la comprobación de sus componentes y poder asegurar su integridad y fiabilidad. En paralelo, tam-

EN LA RESTARUACIÓN DE *CLIPPER*, VARADOR 2000 HA EMPLEADO SUS MEJORES ESPECIALISTAS.

TO REFIT *CLIPPER*, VARADOR 2000 EMPLOYED ITS BEST EXPERTS.



bién se efectuó una revisión exhaustiva de todas las cuadernas, se reacondicionó la sentina y se mejoró el suelo interior, reajustando fittings en casco y aplicando aceite para hidratar la madera.
En la restauración del *Clipper*, Varador 2000 ha empleado a sus mejores especialistas, un equipo de profesionales altamente cualificados, que han conseguido devolver a la embarcación toda su belleza original. La fiabilidad de la restauración está garantizada, pues el astillero emplea técnicas artesanales –sobretodo en el tratamiento de la madera y otros materiales nobles– combinadas con la aplicación de las técnicas de refit más vanguardistas. La incorporación de las nuevas tecnologías a la restauración artesanal ha sido lo que ha encumbrado a Varador 2000 a uno de los lugares punteros en la especialidad del refit en nuestro país.

varador2000.com



Clipper regains its original splendour

Thanks to the total and expert restoration conducted by Varador 2000, *Clipper* – the Dragon built by Danish shipyard Borresen in 1960 – has been returned to its original splendour.

Varador 2000 completed the restoration work on the Clipper, a 9.21-metre sailing boat with a 1.97-metre beam, built from ash and mahogany wood. The restoration covered all parts of the vessel: hull, deck and rigging. After months of work, this old Dragon has regained the splendour of days gone by and has returned to sail at its best. The refit also included the addition of components that improved its handling, such as the installation of an electric Torqueedo technology Cruise Pod engine with folding propeller. One of the processes carried out on board the *Clipper* was the reconditioning of the hull to ensure the vessel's water tightness and good navigation. Work on the hull was complex as some parts had deteriorated considerably over time and due to neglect. Work on deck focussed on reconditioning the teak wood, preserving the original planks and ensuring water tightness. The refit also involved the rigging and the renewal of all the navigation equipment of the vessel, taking apart piece after piece to check each component and ensure integrity and reliability. At the same time, the structure also underwent an exhaustive revision, the bilge was reconditioned and the floor on the interior was improved, readjusting fittings in the hull and applying oil to hydrate the wood.
To refit *Clipper*, Varador 2000 employed its best experts, a team of highly qualified professionals who managed to restore the vessel to its original beauty. The reliability of the refit work is guaranteed by the fact that the yard adopts artisanal techniques – especially when treating wood and other noble materials – combined with the most advanced refitting techniques. The introduction of the latest technologies in the artisanal refitting process has placed Varador 2000 among the top refitters in Spain.

varador2000.com

Una Gaucha en el Mediterráneo



Vas paseando por el muelle y, de pronto, la mirada de amante de barcos clásicos se desvía; allá en la lejanía se adivina algo de madera con aire vintage: como sacada del delta de la Plata, ahí está amarrada una bonita "gaucha", orgullosa ella con su albiceleste en la popa. No cabe duda de que Veneciana no es; con un cierto aire "americano" es una bella lancha de rio producto de una época, de unos grandes artesanos y de materiales de inmejorable calidad. Todo ello nacido de diferentes sinergias en una época aun dorada de Argentina. Ya a principios de 1900, comenzaron a llegar a ese país pequeñas canoas similares a las usadas en Venecia y en las carreras de Mónaco, para su uso particular en ríos y deltas y también como medio de transporte para ir de una orilla a la otra. Una de las firmas importadoras era Isozaga & co que, a partir de los años 20, comenzó a importar lanchas procedentes del cono-

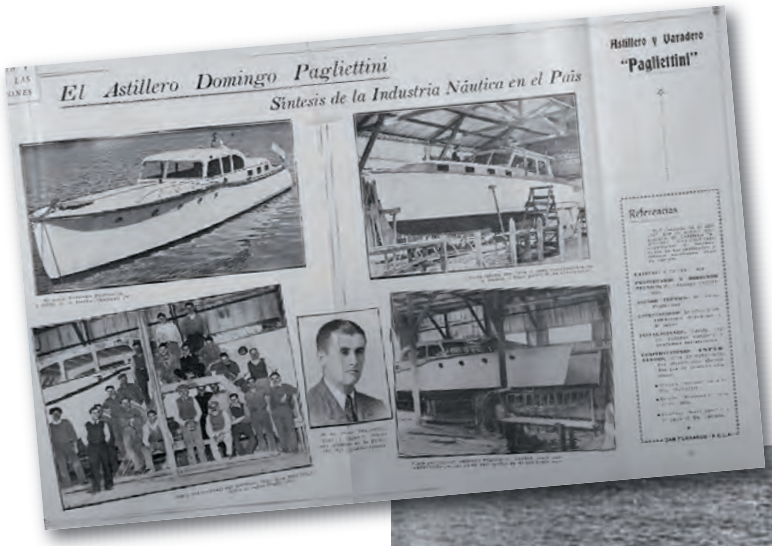
A Gaucha in the Mediterranean

Walking along the pier the eye of anyone passionate about classic yachts will suddenly be caught by something made of wood with a certain vintage look: as if taken from the estuary of the La Plata River, it is a beutiful "gaucha", proudly flying Argentina's colours at stern. Clearly not Venetian; with a vague "American" look, it is a beautiful river motorboat of times gone by, made by a great artisan with materials of the highest possible quality. All fruit of different synergies during what was still a golden era for Argentina. At the beginning of the past century, small canoes, similar to those used in Venice and in races in Monaco, started arriving in Argentina to be used in rivers and estuaries as well as to transport people from one bank of the river to the other. One of the importers was Isozaga&co, who in the 1920s started importing motorboats from the renowned French boatyard Despujols, which had a very popular model called "Grand Sport", quickly adopted by Argentinian river goers.

A furniture carpenter, Domingo Pagliettini – who had acquired naval art experience building island and transportation canoes, in great demand in rivers and estuaries – decided to try his hand at designing and building fast U-shaped hulls. According to his cousins, the artisan did not design his models first but instead built directly from the ideas in his head, on wood models. Apparently, as the original workshop was no longer big enough for his imaginative and innovative spirit, he decided to renovate the premises put up for sale by Frenchman Carlos Gomie on

cido astillero francés Despujols, que tenía un modelo muy popular llamado "Grand Sport" rápidamente adoptado por argentinos rivereños.
Un artesano, de oficio carpintero de muebles - que ya se había forjado en el arte naval construyendo canoas isleñas y de transporte, de gran demanda en ríos y deltas - quiso aventurarse a diseñar y construir cascos rápidos en "U". Este artesano no dibujaba planos, sino que, según sus sobrinos, construía directamente lo que en su mente elucubraba, sobre modelos en madera. Parece ser que el galpón inicial le quedó chico a Domingo Pagliettini, el imaginativo artesano, dado su inquieto e innovador espíritu y ello le llevó a aventurarse a reformar los talleres situados en la riva izquierda del Rio Lujan, que el francés Carlos Gomie puso en venta, y reconvertirlos en un galpón mayor, en donde dar rienda suelta a su intuición e inventiva.

El 17 de septiembre del año 1917 fundaba allí el Astillero Domingo Pagliettini, con apenas 8 operarios, lanzándose a la construcción de cruceros y canoas rápidas. Al principio construyó unas lanchas copiadas exactamente de las diseñadas y construidas por Victor Despujols, pero luego entra en juego su imaginación e inventiva y, a partir de finales de los 30, se aventura a ponerlas en práctica y los siguientes diseños evolucionan a mejor, elevando los puntales, eliminando la "carroza" (cabina) en proa y extendiendo la cubierta hasta el inicio de la timonera. Precisamente la "carroza", de líneas bien redondeadas, habría sido hecha adaptando y tomando como modelo la cabina de un camión Packard y fruto de ello, en 1937, se construye "La Mandubi" de 16 m de eslora, siendo el primero y el mayor en eslora de una serie de cruceros modernos de alta velocidad que diseñó y construyó Pagliettini, al que luego sumó los conocidos Buen Ayre, Reju-


El Astillero Domingo Pagliettini
Síntesis de la Industria Náutica en el País
Astillero y Varadero "Pagliettini"
Referencias

ter he started using his imagination and inventiveness and from the late 1930s he started improving those models, increasing the height from the keel, getting rid of the cabin at stern and extending the deck to the start of the wheelhouse. Apparently, the cabin, with its rounded lines, was an adaptation inspired by the cabin of a Packard motor truck, and in 1937, the 16-metre long *La Mandubi* was launched, the first and longest of a series of modern high-speed motorboats designed and built by Pagliettini, which was followed by *Buen Ayre*, *Rejucilo IV* - featured in our article - and *Ventolina*. The only differences among them were the openings, windows and their length. They all were equipped with two engines and reached a maximum speed of 21 knots. In particular, *Mandubi* was equipped with two 325 hp Lycoming engines, which allowed for a speed of 24 knots during testing.
The hull of these motorboats was built with a bronze riveted treble cedar wood lining bolted on the structure made of elements of vivaro wood, with 6 well-distributed structural separators, while the engine mounts were made of lapacho wood and all the furniture was of magnificent Brazilian cedar. Para-

the left bank of the Lujan River, converting them into a much larger workshop where his intuition and inventiveness could run free.
On 17 September 1917, he founded Astillero Domingo Pagliettini, with just 8 employees, and started building cruisers and fast canoes. At first, he made boats copied exactly from those designed and built by Victor Despujols, but la-









cilo IV - protagonista de nuestro articulo - y Ventolina, que apenas diferían entre sí por la forma y distribución de sus aperturas, y por su eslora. Equipaban dos motores y superaban los 21 nudos de velocidad máxima. Concretamente, al Mandubi se le instalaron dos Lycoming de 325 hp, que le permitieron alcanzar hasta 24 nudos en la prueba de navegación.

El casco de estas lanchas está construido en triple forro de cedro remachado en bronce, a su vez atornillado a la estructura compuesta de cuadernillas, cuadernas maestras y palmejares en viraro, con 6 mamparos estructurales bien repartidos, mientras que las bancadas de los motores son de lapacho y todo el mobiliario de magnifico cedro del Brasil. Algunas de estas lanchas fueron, paradójicamente, exportadas a Cannes, Francia.

La Rejucilo IV llegó al Mediterráneo en el 2013 siendo, desde ese año, una habitual de las aguas Baleares. Su nueva base invernal se sitúa ahora en Barcelona y este año está siendo sometida a mejoras en cuanto a mantenimiento y equipo en diferentes etapas, deseando su actual armador devolverle al casco su color blanco original, con la intención de preservar la buena salud de sus maderas por muchos años más. *Por Mònica Xufre (Barcelona) y Tomas Waller (Buenos Aires)*

doxically, some of these vessels were exported to Cannes, France.

Rejucilo IV arrived in the Mediterranean in 2013, and since then has been a regular in the Balearic waters. Currently, its winter base is in Barcelona and this year it has undergone major improvement work in terms of maintenance and equipment in various stages, as its owner wanted to restore its original white colour and preserve the wood in good conditions for many years to come. *By Mònica Xufre (Barcelona) and Tomas Waller (Buenos Aires)*

Características técnicas | Technical Characteristics
Eslora total | LOA 14,71m · Manga | Beam 3,20m · Calado | Draft 0.80m · Desplazamiento | Diplacement 10.8 TONS · Motorización | Engine 2 x STEYR 220 Diesel · Autonomía | Range 220 mn aprox. a 2000 rpm/12/15 nudos | knots · Régimen máximo | Maximum revolutions 2800 rpm · Diseñador y constructor | Designer & builder Domingo Pagliettini

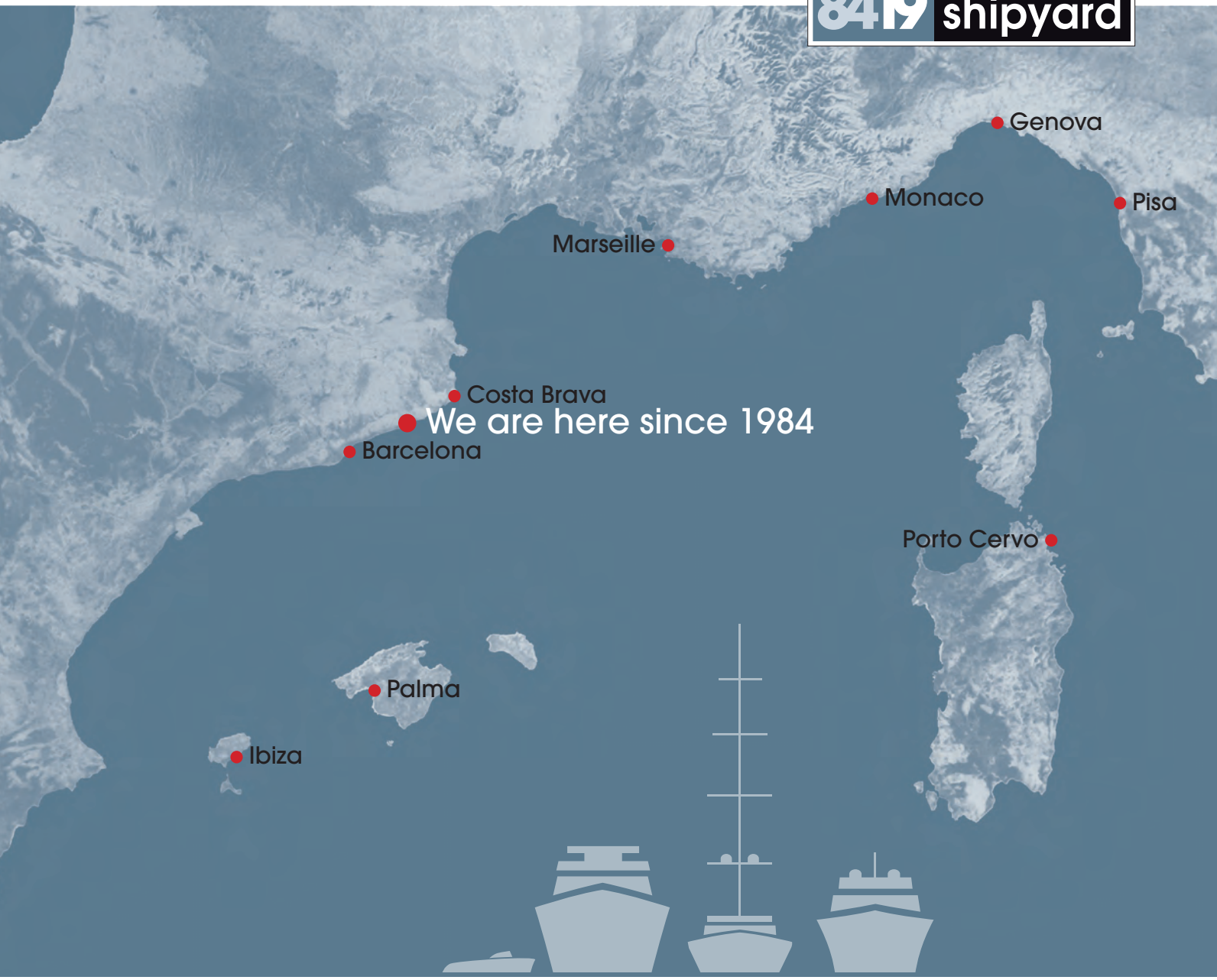






the perfect location
to repair and refit

35th YEAR 8419 varador 2000 shipyard



35th YEAR 8419 varador 2000 shipyard | mataro marina barcelona

TENDERCLINIC+

Dic de Llevant s/n (Port) 08350 Arenys de Mar (Barcelona)
info@varador2ooo.com – www.varador2ooo.com
T +34937957090 M +34674222413 M +34606362307

Diada de Vela Latina en Cala Gamba

Record de participación

El Club Náutico de Cala Gamba, ubicado en el corazón de uno de los mejores campos de regata del Mediterráneo, la Bahía de Palma, ha batido un record al concentrar a 52 botes y llauts tradicionales, con motivo de la celebración de la 22ª edición de la Diada de Vela Latina.

Este club lleva años distinguiéndose por su apoyo incondicional a la vela latina, no tan solo en su aspecto deportivo sino en su faceta cultural e histórica, potenciando con sus acciones la conservación y recuperación del patrimonio marítimo. En esta ocasión con su entusiasmo e ilusión, ha logrado batir todo un récord, superando en 12 embarcaciones la participación registrada el pasado año. Se da el caso de que todo el mundo es bienvenido a esta Diada ya que, tal como manifiesta el presidente del club, Marc Rigo *"No a todos les gusta hacer regatas, pero sí a todos les gusta navegar"*. Así pues, conviven por unos días, en tierra y en mar, bar-



cas y tripulaciones competitivas con otras de índole más familiar creando, en puerto, un verdadero museo al aire libre y en mar el mejor de los espectáculos.

Con una previsión de viento fuerte, la primera jornada discurrió al límite del máximo viento contemplado para esta clase, que es de 14 nudos. En la clase Regata, se repitió el habitual duelo entre el *Tinita* (1945) de Pere Reus y Antonio Estades, y el *Ventolín* (1942) de Jaume Durán, que finalizó en este orden, mientras que Gabriel Catalá, a la caña del bote Mitjada, se situó en cabeza de la clase Dragonera, monotipo creado en el 2002 y construido en la Escola de Mestres d'Aixa del Consell de Mallorca, del que existen cuatro unidades. En cuanto a los Llauts clásicos, el triunfo fue para el *Savanna* (1969) de Antonio Jover, que se impuso al *Annika* (1949) de Miquel Rigo. Durante la segunda jornada, el viento arreció obligando al comité a suspender la regata, optando por celebrar un desfile a motor de las embarcaciones de mayor eslora, entre las que no faltaron los vencedores de cada clase así como un buen número de los inscritos en la categoría Open, aquellos que no compiten pero sí navegan ya que, tal como manifiesta el presidente Juan Rigo *"todos son bienvenidos a la Diada de Mallorca, ya que lo que nos une es la pasión por la mar y la vela latina"*.

Fotos: © Laura G. Guerra

cncg.info





LATIN SAIL DAY IN CALA GAMBA
Record of participants

Club Náutico de Cala Gamba, located in the heart of one of the best regatta fields in the Mediterranean, Palma de Mallorca Bay, broke the record of participants with 52 boats and traditional llauts during the 23rd edition of the Latin Sail Day.

The club has been promoting Latin sail for years, not just as a sport but also for its cultural significance, encouraging with its initiatives the preservation and restoration of the maritime heritage. In this occasion, thanks to its enthusiasm and optimism, it has beaten last year's record as 12 boats more than last year took part in the event. In fact, everyone is welcome to this event, as the club's president, Marc Rigo, said *"Not everyone likes taking part in regattas, but everyone likes sailing"*. So, for a few days, on land and at sea, competitive boats and crews can be seen side by side with others with a more relaxed disposition creating a real open-air museum in port and an incredible show at sea.

With a strong wind forecast, the first day went by almost at the maximum wind limit allowed for this class, 14 knots. In the Regatta class, the usual duel between *Tinita* (1945), owned by Pere Reus and Antonio Estades, and *Ventolín* (1942), owned by Jaume Durán, ended in this order, while Gabriel Catalá, at the helm of *Mitjada*, finished ahead in the Dragonera class, monohull created in 2002 and built by Escola de Mestres d'Aixa of the Consell in Mallorca, of which there are four units. As for the classic llauts, the winner was *Savanna* (1969), owned by Antonio Jover, who prevailed on *Annika* (1949), owned by Miquel Rigo. During the second day, the wind got worse leaving the committee no choice but to suspend the regatta and opt instead for a motor parade of larger boats, which included the winners of each class as well as a good number of boats registered in the Open class, those not competing but sailing, as president Juan Rigo explained *"everyone is welcome at the Latin Sail Day in Mallorca, as we all share the passion for the sea and Latin sail"*.

Photos: ©Laura G. Guerra

cncg.info



Cantare per (1963)

Copa Gitana 2019

Nuevos aires en una regata centenaria

La Copa Gitana 2019 se decidió, a finales de julio, en aguas del Abra, con vientos del nordeste de hasta 14 nudos y mostrando, de nuevo, bellas estampas de barcos del pasado.

Shere-Khan II, un She 36, en la categoría de barcos Clásicos; *Saltillo* en barcos de Época y el Jod 35 'Gaitero', en Espíritu de Tradición, se hicieron con la victoria, en una Copa Gitana que cuenta ya con 115 años de historia. Yann Lescan Du Plessix, a bordo de su *Shere-Khan II*, acabó con el dominio absoluto del *Artako* en este milenio. En esta edición, con Iván Olábarri como patrón en lugar de su padre Juan - fallecido en noviembre del año pasado -, el *Sparkman & Stephens* se tuvo que conformar con la segunda plaza tras haber ganado en 17 ocasiones (nueve consecutivas desde 2010), en esta histórica prueba que data de 1904. Por su lado, entre los barcos de Época, el *Saltillo* de Mikel Lejarza, de la UPV-EHU, se impuso en su duelo particular con el *Asti V*, otro de los que tiene un buen número de triunfos en esta Copa Gitana (12). Ya en la categoría de Espíritu de Tradición, el *Gaitero* de Juan Valdivia terminó por delante del *Flying Neleb* patroneado por Javier Chávarri y del *Vincitur* de Ricardo Reguilón. Luego, se clasificaron el *Ramper* de Jairo López de Guevara y el *Emilu* de Lucio Fernández. El comité planteó en la segunda y definitiva jornada un recorrido de seis millas, cuatro para los de época, después de esperar durante un par de horas a la aparición del viento. La prueba, que estaba previsto comenzara a las 13 horas, se inició pasadas las 15 horas cuando aumentó la intensidad del viento del nordeste. En la entrega de premios se concedió también al *Artako* el Trofeo Enrique Arriola a la Mejor Conservación (octava edición) y al *Saltillo* el Trofeo José Manuel Loredo a la Mejor Restauración.

Con organización del Real Club Marítimo del Abra-Real Sporting Club, las aguas del Abra echaron una vez más la vista atrás para ofrecer, gracias a esta histórica Copa Gitana, unas imágenes similares a las de aquellas antiguas postales marinas, de indudable belleza.

Texto: Luis Tourón Figueroa | Fotos: Real Club Marítimo del Abra-Real Sporting Club

Real Club Marítimo del Abra
Real Sporting Club



A century old regatta

The 2019 edition of the Gitana Cup was held at the end of July, in Abra waters, with north-eastern winds blowing at 14 knots. A marvellous performance of boats from times gone by.

Shere-Khan II, a She 36, in the Classics categoryò *Saltillo*, in the Vintage category, and Jod 35 *Gaitero*, in the Spirit of Tradition category, were the winners of this edition of the Gitana Cup, which has been running for 115 years. *Shere-Khan II*, owned by Yann Lescan Du Plessix, put an ended to *Artako's* domain in this millennium. In this edition, with Iván Olábarri as skipper, replacing his father Juan - who died in November last year -, *Sparkman & Stephens* had to settle for second place after having won on 17 prior occasions (nine consecutive times since 2010), in this historic regatta that dates back to 1904. In the Vintage class, *Saltillo*, owned by Mikel Lejarza of UPV-EHU, won the duel with *Asti V*, who also has a great track record in this competition (12 wins). In the Spirit of Tradition class, Juan Valdivia's 'Gaitero' ended in front of *Flying Neleb*, skippered by Javier Chávarri, and *Vincitur*, owned by Ricardo Reguilón. They were followed by *Ramper*, owned by Jairo López de Guevara and Lucio Fernándezàs *Emilu*. For the second and final day, the Racing Committee chose a 6-mile route, four for the Vintage category, after waiting two hours for the wind to come up. The race, originally scheduled for 1 p.m., started at 3 p.m. once the north-eastern wind picked up. At the prize giving ceremony *Artako* received the Enrique Arriola Trophy for Best Conservation (8th edition) and *Saltillo* received the José Manuel Loredo Trophy for Best Restoration.

Thanks to the Real Club Marítimo del Abra-Real Sporting Club's organisation, Abra waters offered a picture of the past thanks to the incredible performance of the boats taking part in this historical regatta, with beautiful scenes similar to those depicted in old marine postcards.

Texto: Luis Tourón Figueroa | Photos: Real Club Marítimo del Abra-Real Sporting Club

Asti V (1918)



XII Regata das Illas Atlánticas



Eloise II (1957)

En el mes de agosto tuvo lugar, en aguas gallegas, la XII edición de la Regata das Illas Atlánticas, organizada por AGABACE (Asociación Gallega de Barcos Clásicos y de Época) y el Club Náutico de San Vicente do Mar. *Texto: Luis Tourón Figueroa | Fotos: Desmarque/AGABACE*

Este año, acudió a la cita una numerosa flota francesa perteneciente al Yacht Club Classique de la Rochelle. Catorce barcos hicieron un rally previo que les permitió llegar a San Vicente el día nueve de agosto realizándose, a su llegada, una serie de actividades previas a la celebración de la regata. Entre otras, acudieron a la Corticela en la Catedral de Santiago de Compostela donde, después de completar el Camino de Santiago, se entregó a cada participante en el rally, la correspondiente credencial de peregrino.

La primera jornada, con una previsión meteorológica de viento y lluvia que no llegó a cumplirse, se desarrolló con unas magníficas condiciones de mar y viento de componente norte de 12-15 nudos. El Comité de Regatas optó por un recorrido alrededor de las islas Ons y Onza de unas 14 millas y con salida y llegada frente al Club Náutico de San Vicente. Todo un espectáculo para el público que no dudó en acercarse a disfrutar de la belleza de los barcos clásicos que se dieron cita en la regata. En la categoría Ons, que reúne a los de mayor eslora y velocidad, el francés *Griffon* de Pierre Loic Chantereau, fue el primero en cruzar la línea de llegada, completando el recorrido en 3h 14' y situándose en lo más alto del podio provisional. Once minutos más tarde llegaba el *Niñita* de Paul Davies, aunque en tiempo com-

pensado se situaba en el tercer puesto de la general por detrás del *Tikaroa* de Olivier Beau, patroneado por Luis Tourón, que se situaba en segunda posición. En la categoría Sálvora, ganó en compensado el *Miña Miniña* de Fabián Garrido que, tras realizar una gran salida, pudo dominar todo el recorrido y cruzar la llegada después de 3h 25' de navegación. Por detrás, el *Acali* segundo y el *Kraken II* de Bertrand Kerrand tercero. En la clase Cíes vencía *Dorna Meca* de Gerardo Iglesias, con un tiempo invertido de 4h 47', con *Irmandiña* de José Garrido como segundo.

Al día siguiente, el Comité de Regatas montó un recorrido por los faros de Picamillo y Camouco, de unas 15 millas para las clases Ons y Sálvora, mientras que para la clase Cíes (con aparejo de vela cangreja) era de 7,5 millas, con salida y llegada nuevamente frente al Club Náutico de San Vicente, que volvió a congregar mucho público en los muelles, espigones y playas, disfrutando de un gran espectáculo lleno

12th Regata das Illas Atlánticas

The 12th edition of the Regata das Illas Atlánticas was held in August, in Galician waters, organised by AGABACE (Galician Association of Classic and Vintage Yachts) and Club Náutico de San Vicente do Mar.

Texto: Luis Tourón Figueroa | Photos: Desmarque/AGABACE

A numerous French fleet from Yacht Club Classique de la Rochelle took part in this year's event. Fourteen boats rallied before arriving in San Vicente on 9 August, where they took part in a number of activities before taking part in the regatta. Among other things, participants visited the Chapel of the Cathedral of Santiago de Compostela, where after completing the Camino de Santiago walk, all rally attendees were given their pilgrim credentials.

On the first day, when the forecasted wind and rain failed to materialize, racing was held in magnificent weather conditions with a northern wind blowing at 12-15 knots. The Racing Committee opted for a 14-mile route around the islands of Ons and Onza, starting and ending at Club Náutico de San Vicente. A fantastic performance that the public fully enjoyed watching, admiring the beauty of the classic yachts taking part in the regatta. In the Ons category, that includes the longest and fastest boats, French *Griffon*, owned by Pierre Loic Chantereau, was the first to cut the finishing line in 3h 14', taking provisional first place. *Niñita*, owned by Paul Davies, followed eleven minutes later placing herself in third place in corrected time, after Olivier Beau's *Tikaroa*, skippered by Luis Tourón, who took second position. In the Sálvora category, Fabián Garrido's *Miña Miniña* won in corrected time after a great start that allowed her to dominate during the entire race and finish in 3h and 25'. Second position was taken by *Acali*; *Kraken II*, owned by Bertrand Kerrand, came third. *Dorna Meca*, owned by Gerardo Iglesias, won the Cíes category in 4h 47', while José Garrido's *Irmandiña* came second.

The next day the Racing Committee chose a 15-mile route through the lighthouses



Tikaroa (1959)

Kraken II (1947) - Sotavento | Leeward *Acali* (1970)



of Picamillo and Camouco for the Ons and Sálvora categories, and a 7.5-mile route for the Cíes category (with gaff sail), once again starting and ending at Club Náutico de San Vicente, where the public awaited on the docks, breakwaters and beaches to enjoy the beautiful and colourful sailing performance. In the Ons category, French *Griffon*, owned by Pierre Loic Chantereau, was again the first to cut the finishing line in 2h 47", which was also worth victory in corrected time. *Tikaroa*, owned by Olivier Beau, was 4' 20" behind in corrected time. Paul Mazard's *Thalamus* came third with a 12' interval. The Sálvora category was won by Bertrand Kerrand's *Kraken II*, followed in corrected time by *Miña Miniña*, owned by Fabián Garrido, with just a 47" interval. *Acali*, owned by Santiago Tomé, followed in third place at 6' 20" in corrected time. In the Cíes category, the winner was again *Dorna Meca*, owned by Gerardo Iglesias, followed by Fernando Pombo's *Airexa* at 1'38" in corrected time; *Sara O*, owned by Xosé Avelino Ochoa, came third at 8' in corrected time.

agabace.org

de colorido y belleza náutica. En la categoría Ons, el francés *Griffon* de Pierre Loic Chantereau fue nuevamente el primero en llegar, completando el recorrido en 2h 47', lo que le valió también la victoria en tiempo compensado, seguido del *Tikaroa* de Olivier Beau, que quedó a 4' 20" en compensado. Tercero en esta prueba fue el *Thalamus* de Paul Mazard a 12'. En la categoría Sálvora se impuso el *Kraken II* de Bertrand Kerrand, seguido en compensado por el *Miña Miniña* de Fabián Garrido, a solamente 47", siendo tercero el *Acali* de Santiago Tomé a 6' 20" en compensado. En la clase Cíes venció nuevamente *Dorna Meca* de Gerardo Iglesias, seguida de *Airexa* de Fernando Pombo a 1'38" en compensado, quedando tercero el *Sara O* de Xosé Avelino Ochoa, a 8' en compensado.

agabace.org

CLASIFICACIÓN GENERAL POR CLASES
OVERALL STANDINGS PER CATEGORY

ONS

1º Griffon (Admiraler 1967 - Pierre Loic Chantereau - YC Classique
2º Tikaroa (S &S de Olivier Beau - YC Classique)
3º Thalamus (Ketch Classic - Paul Mazars - YC Classique)

SALVORA

1º Miña Miniña (Tayana 37 - Fabián Garrido - Agabace)
2º Kraken II (Sloop Classic - Bertrand Kerrand - YC Classique)
3º Acali (S&S 32 - Santiago Tomé - RCN Portosín)

CÍES

1º Dorna Meca (Dorna Xeiteira - Gerardo Iglesias - Amigos Dorna Meca)
2º Irmandiña (Dorna - José Garrido - Amigos Dorna Meca)
3º Airexa (Dorna de tope - Fernando Pombo - Vela Tradicional Cambados)



La voz de los armadores

Numerosos barcos de nuestra Asociación han participado en el Circuito Marenostrum. A todos ellos, !enhorabuena!, aunque ahora lo que queremos es afrontar un tema que nos preocupa a todos: el del gran malestar de los armadores de barcos clásicos frente a cómo se está gestionando el sistema de medición en las regatas del Mediterráneo. A este respecto, nuestra Junta ha enviado a todos los asociados, por correo electrónico, una serie de preguntas para conocer su opinión sobre las medidas a tomar para mejorar (¿o cambiar completamente?) el sistema actual. Una vez tengamos las respuestas elaboraremos un documento que haremos llegar a las entidades involucradas, o sea RFEV, RANC y CIM, para que conozcan con exactitud cómo se sienten los armadores, ya sea aquellos para quienes lo más importante es ganar una regata como los que priorizan aspectos más lúdicos, sociales y culturales, valorando, ante todo, la historia y la autenticidad de los barcos.

Como sabréis, existe un movimiento de armadores extranjeros que apunta a cambiar de reglas, como una moción de censura contra el C.I.M. y su Reglamento de Medición. Nosotros seguimos creyendo que las actuales son las mejores posibles pero que, para su correcta aplicación, se requieren unos conocimientos sobre la historia y el patrimonio marítimo difícil de esperar en unos medidores que se han formado en circuitos de barcos modernos.

Durante el periodo en que pudimos colaborar positivamente con la R.A.N.C. para la actuación ante el CIM, entre 2014 y 2017, AEBEC consiguió mejorar la preparación de los dos medidores designados en España, con la intención de llevar a cabo una acción similar en los demás países. Lamentablemente, esta colaboración positiva se cortó de forma repentina, aunque nuestra reciente entrada en la Asamblea del C.I.M., con voz pero sin voto, nos brinda nuevamente la posibilidad de presentar nuestras/vuestras opiniones y reivindicaciones de forma directa, sin intermediarios que las interpreten a su manera. Nuestra intención es hacer que el CIM reaccione y se renueve, aunque si las respuestas que obtengamos de nuestra encuesta nos indicasen que vuestro deseo es otro, aquí estamos listos a aportar nuestros conocimientos, experiencia y esfuerzo para trazar nuevos rumbos. Tenedlo por seguro: La Junta está a la escucha.

aebec.org

GIVING A VOICE TO BOAT OWNERS

Many of our Association's boats have taken part in the Marenostrum Circuit. Congratulations to all of them! Now, however, we are going to touch on an issue that worries us all: the discontent among boat owners on how the classic yachts rating system is managed in regattas in the Mediterranean. With this in mind, our Committee sent all members a questionnaire – via email – to ask their opinion on what can be done to improve (or change completely?) the current system. Once we have the results, we will produce a report that we will send to the entities involved, i.e. RFEV, RANC and CIM, to let them know exactly how boat owners feel, whether they are focused on winning regattas or interested in the fun, social and cultural aspect of sailing, putting boats' history and authenticity first.

As you know, there is a movement of boat owners from abroad who would like to change the rules and put a stop to C.I.M. and its Rating System. We believe that the current rules are still the best but to apply them correctly assessors need to know the history and have knowledge of the maritime heritage. However, as they have been trained in circuits of modern boats, this is quite difficult.

During the time it successfully collaborated with R.A.N.C. to work with CIM, between 2014 and 2017, AEBEC managed to improve the training of assessors in Spain, with the intention of doing something similar in the other countries. Unfortunately, this fruitful collaboration was interrupted abruptly; however, our recent participation in C.I.M. Assemblies in an advisory capacity and with no voting rights, gives us once again the chance to present our/your opinions and demands directly, without intermediaries who interpret then in their own way. Our intention is to make sure that CIM reacts and renews itself. However, should the results of the questionnaire show that you have a different opinion, we are ready to provide our knowledge, experience and efforts to set a different course. Rest assured, the Committee is listening.

Infoser Nautic "Los Clasicos"

Just wooden boats Since 1994 **Brokerage & Survey & Technical Asistance**

BROKERAGE

Sparkman&Stephens 1710-C23





Construido magníficamente por Ateliers&Chantiers Ziegler-Frères, botado en 1965. Prototipo Swan36'. Base: Barcelona.
Precio:21.000 euros; restauración por terminar. URGE VENTA

Starling Burgess Bermudan Cutter NY 1934 J.Peterson





Excepcional estado de conservación. Base Devon UK. Ideal crucero y regatas clásicos del Mediterráneo.
12,12m x 3,03m x 180 m, Precio: £85.000.

Clásico madera Mälar 25 – Schärenkreuzer: Restaurado



Shipyard Kungsörs Batvarv, Kungsör, Sweden, 1949.
10 m x 2,1 m Yawl. Base: Santander en Nave. Precio: 32.000Eu



Sparkman & Stephens 42'
Cold molded wood, African mahogany&
West System 1979
13,00 m x 3,8 m.



Base: navegando por el mediterráneo.Precio:165.000Eu.
Excelente estado y preparado para navegación a dos.

Survey & Technical Assistance



Cuando ejerzo de Asesora en una rehabilitación, no me busquen en una oficina, si no a bordo, siguiendo el día a día, porque trato a cada barco con la misma ilusión que pone el Armador.
When I work as an Advisor in a boat restoration, don't look for me in an office, but on board, following the day to day, because I treat each ship with the same enthusiasm as the Owner.



Cuando hago una inspección, no tengo prisa, se deben revisar todos los rincones. No dude en solicitar un ejemplo de uno de mis Surveys, podrá valorar el trabajo y su calidad.
When I do a boat survey, I'm not hurry, every corner should be check. Don't hesitate in ask for a example of one of my surveys, then you can see the work and its quality.





CONTACTO: Mònica Xufré, Tel: +34 609.448.459
(Whats app & Telegram)
barcosclasicos@infosernautic.com
www.infosernautic.com
Facebook &, Linkedin.

BARCOS SINGULARES

NUEVO



LA 28

Un clásico moderno de madera moldeada en frío y al vacío construido en Alemania con caoba Okumé y Khaya. Aparejo de carbono y dyform. Velocísimo y fácil de manejar.

Eslora 8,50 m | Manga 2,50 m | Calado 1,5 t | Velamen 37 m^2 | Precio 120.000 € + IVA

NUEVO



WIANNO SENIOR

Monotipo de fibra, con las mismas características del original de madera de 1914. En los Estados Unidos hay centenares y fue el barco preferido de John Kennedy. Está admitido como clase por el C.I.M.

Eslora 7,62 m | Manga 2,42 m | Calado 1,83 m | Desplazamiento 2,1 t. | Precio 76.000 € + IVA



ARTAKO

Velocísimo crucero-regata diseñado por S&S en 1963 y construido por MYABCA en Pollensa. Gran palmarés de regatas, excelentes condiciones de mantenimiento, muchas velas. Barco de gran relevancia histórica.

Eslora: 12,72 m | Manga: 3,43 m | Calado 2,00 m | Desplazamiento: 11,5 t

Precio 170.000 €



ORTAC

Histórico segundo diseño de Robert Clark que le dio la fama por sus victorias a partir de 1937. Fue también el primer barco de la historia con púlpito de proa y balcón de popa. Reciente restauración.

Eslora 14,90 m | Manga 3,38 m | Calado 2,29 m | Desplazamiento 14,22 t

Precio 195.000 €



COCOLISO

Precioso Ketch estilo Colin Archer, diseño del gran William Atkins (como el Suhaili) y contruido por Jaime Gallart en 1949. Excelentes condiciones de originalidad y mantenimiento.

Eslora 10,50 m | Manga 3,20 m | Calado 1,70 m | Desplazamiento 11 t | Precio: 39.000 €



MOLLY Q

Cutter de época cangreja, 1912, basado en los diseños de los famosos pesqueros de la bahía de Morecambe, mucha historia en las cuadernas y en excelentes condiciones.

Eslora 9,75 m | Manga 2,83 m | Calado 1,52 m | Desplazamiento 8 t | Precio 35.000 €

Móvil +34 699 77 28 78 - lgarcia@barcos-singulares.com

www.barcos-singulares.com

ENERO | JANUARY			
16-19	Atlanta Boat Show	Atlanta	www.atlantaboatshow.com
18-26	Boot Düsseldorf	Dusseldorf	www.boatdusseldorf.com
21-26	New York Boat Show	New York	www.nyboatshow.com
MARZO | MARCH			
05-06	VII Congreso Náutico	Valencia	www.anen.es
10-14	Dubai International Boat Show	Dubai	www.boatshowdubai.com
11-15	Hiswa Amsterdam Boat Show	Amsterdam	www.hiswarai.nl
ABRIL | APRIL			
01-07	Antigua Classic Yacht Regatta	Antigua	www.antiguaclassics.com
27-30	MYBA Charter Show	Barcelona	www.myba-association.com
29 - 03 mayo/May	Palma Boat Show	Palma de Mallorca	www.boatshowpalma.com
MAYO | MAY			
Pendiente | TBC	London On Water	London	www.londononwater.com
JUNIO | JUNE			
04-07	Les Voiles d'Antibes	Antibes	www.voilesdantibes.com
12-14	IV Vela Clàssica Costa Brava	Estartit - Girona	www.cnestartit.com
17-22	Argentario Sailing Week	Porto Santo Stefano	www.argentariosailingweek.it
JULIO | JULY			
8-11	Puig Vela Clàssica Barcelona	Barcelona	www.puigvelaclassica.com
15-18	Semana Clásica de Puerto Sherry	Cadiz	www.clubnauticopuertosherry.com
25-31	British Classic Week	Cowes	www.britishclassicyachtclub.org
AGOSTO | AUGUST			
12-15	XXVI Illes Balears Clàssics	Mallorca	www.velaclasicamallorca.com
25-29	Vela Clásica Menorca - Copa del Rey	Menorca	www.velaclasicamenorca.com
SEPTIEMBRE | SEPTEMBER			
08-13	Cannes Yachting Festival	Cannes	www.cannesyachtingfestival.com
16-20	Mallorca Classic Week	Port Adriano - Calvià	www.mallorcaclassicweek.com
23-26	MYS - Mónaco Yacht Show	Mónaco	www.monacoyachtshow.com
30-05 octubre/October	Grand Pavois	La Rochelle	www.grand-pavois.com
OCTUBRE | OCTOBER			
14-18	Salón Náutico Internacional de Barcelona	Barcelona	www.salonnautico.com

Leyenda | Legend:
Azul | Blue: Salones Náuticos | Boat Shows
Rojo | Red: Regatas | Regattas
Dorado | Gold: Eventos | Events

The Carpentry
BY V.V.



UN CLÁSICO NECESITA BUENOS PROFESIONALES CON UNAS MANOS EXPERTAS... **EN THE CARPENTRY LAS TENEMOS.**







Contacto:
+34 963 674 484 / +34 690 829 439
info@varaderovalencia.com

IPM GROUP
BE ONE OF US
www.group-ipm.com



ASTILLEROS DE
MALLORCA

CLASSIC YACHT RESTORATIONS | REFIT & REPAIR | CONCEPTS | STRUCTURAL CHANGES | PERFORMANCE ENHANCEMENTS | COMPOSITES | RIG OVERHAULS