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

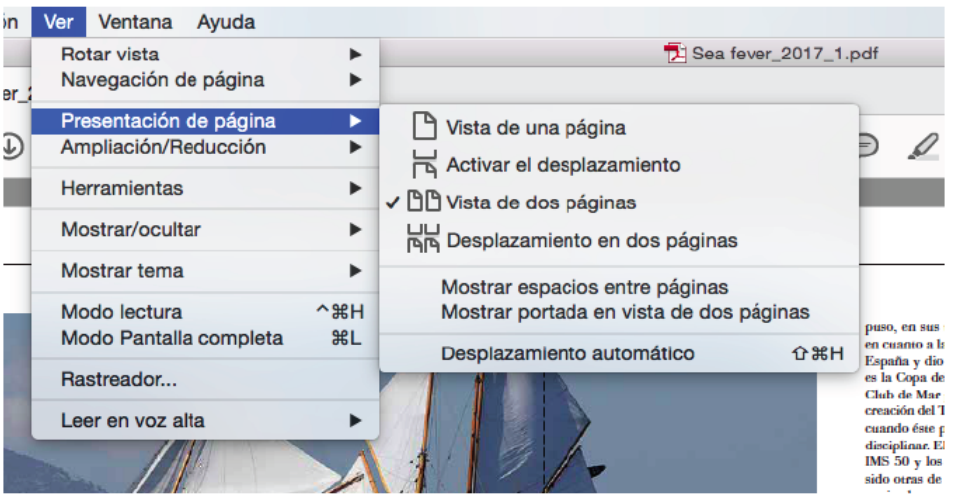
Una vez visualizada su revista en el Adobe Acrobat Reader

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 7 | 2020/1 | PVP 8€
Canarias y aeropuertos 8,20€

Sea fever
BARCOS CLÁSICOS

Revista Oficial del Circuito Mare Nostrum de Barcos Clásicos del Mediterráneo



SEA LION
Una historia singular

CERTIFICADOS CIM
A examen

1906
NACE EN EUROPA LA FÓRMULA INTERNACIONAL

¿RECORRIDOS MODERNOS PARA BARCOS DE ANTAÑO?

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

© NICO MARTÍNEZ



ETERNO DILEMA

Al decidir un armador dar vía libre a su espíritu clásico, a su pasión por la elegancia y belleza de los veleros de antaño, asumiendo la obligación de hacerse cargo de los innegables cuidados y mimos que la madera y el latón requieren, hay una importante decisión que debe tomar a la hora de encarar la recuperación de un barco antiguo: ¿autenticidad o actualización? En este número traemos a nuestras páginas la recuperación de un yawl bermudiano por parte de un armador portugués, quién optó por primar conceptos como prestaciones, confort y maniobrabilidad, aún si con ello renunciaba a ser considerado un clásico, en el mundo de la regata. Y es que el sistema de rating establecido por el CIM contempla un coeficiente de autenticidad que penaliza las transformaciones drásticas, así como la modernización en lo referente a materiales, aparejos y acastillaje. De este tema tratamos también en esta edición, publicando un interesante estudio realizado por AEBEC, en el que se comparan los ratings de diferentes barcos de nuestra flota, reflejados en cuadros comparativos separados por conceptos, que dan pie a interesantes reflexiones. Sea cual sea la conclusión de cada uno, creemos oportuno resaltar que lo importante es no dejar atrás la historia, permitiendo que una parte de nuestro patrimonio marítimo se pudra abandonado en cualquier rincón de un remoto puerto. Ya sea afinando su rating o potenciando su confort, lo básico es proporcionarles una nueva oportunidad, una segunda vida.



Yolanda Llinás
Directora | Editor

NEVER-ENDING DILEMMA

When boatowners decide to give wings to their classic side, to the passion for the elegance and beauty of a sailing yacht of the past, they assume the great responsibility of looking after these classic jewels, whose wood and brass requires the greatest care. A very important decision must be taken before refitting a classic yacht: authenticity or modernization? In this issue we write about the recovery of a Bermuda yawl by a Portuguese boat owner who prioritized performance, comfort and manoeuvrability over its Classic status in the regatta world. In fact, the rating system established by CIM includes an authenticity coefficient that penalizes drastic transformation as modernization in terms of materials, rigging and deck gear. We talk about this very subject in this issue, in which we publish an interesting analysis carried out by the AEBEC in which the ratings of various boats of our fleet are compared in different charts; analysis that leads to interesting reflections. In any case, whatever the boatowner's decision, we believe it is necessary to highlight the importance of not allowing part of our maritime heritage to rot in the corner of a remote port. Whether improving their rating or prioritizing comfort, the important thing is to give these old jewels a new opportunity, a second life.



Portada: Hallowe'en
Puig Vela Classica Barcelona © 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 SA

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

SUMARIO | CONTENTS

10
© MARTINEZSTUDIO.ES

REAL CLUB NÁUTICO DE BARCELONA

12

CLUB NÁUTICO DE PUERTO SHERRY

14
© NICO MARTINEZ

CLUB DE MAR – MALLORCA

16

CLUB MARÍTIMO DE MAHÓN

30



© LUIS FERNANDEZ

Opinión | Opinion

RECORRIDOS EN VELA CLÁSICA | CLASSIC YACHTS RACECOURSES

34

Legado | Legacy

1 Editorial | Editor's letter
2 Sumario | Contents
4 Fotógrafos | Photographers: Jesús Renedo
7 X Trofeo Mare Nostrum Circuito Español de Vela Clásica | Spanish Classic Yacht Circuit
8 Ganadores | Winners IX Trofeo Mare Nostrum
18 Noticias y Eventos | News & Events
24 Efemérides | Celebrations
Real Club de Regatas Santander 150º Aniversario | 150th Anniversary
26 Cine | Cinema
Mickey Mouse Un ratón casi centenario | About to celebrate his 100th birthday
28 Turismo | Tourism
Boutique Hotel Sant Roc & Spa La Menorca más auténtica | The most authentic Menorca
46 Estudio | Analysis
Mediciones. El CIM a examen | Measurements. CIM at text
52 Chárter | Charter
Grace: Un barco con pedigrí | Grace, a yacht with a pedigree
61 Archivo histórico | Historical archive
Kahurangi

CHATO DOMECQ



SEA LION: UN GRAN BARCO CON UNA SINGULAR HISTORIA | A GREAT YACHT WITH A UNIQUE STORY

LA FÓRMULA INTERNACIONAL Y SUS CLASES MÉTRICAS. LA RESPUESTA EUROPEA | THE INTERNATIONAL RULE AND ITS METRIC CLASSES. EUROPE'S RESPONSE

56

Historia | History

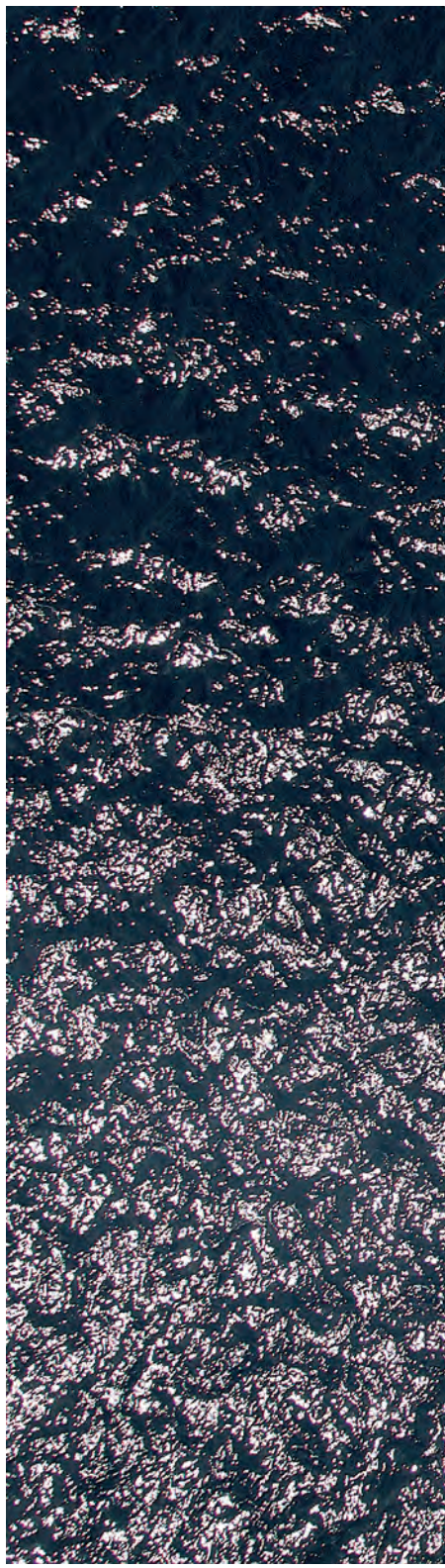




Jesús Renedo

Jesús Renedo nació en Madrid en 1966, heredando de su padre sus mayores aficiones: la fotografía y navegar. De niño se inició en el Optimist pasando luego al Vaurien y de él al windsurf. Sus padres disponían de un velero de entrañable recuerdo, un Coronado 25, en el que disfrutaban de las vacaciones familiares. Todo ello llevó a Jesús a dedicarse al mar, trabajando como patrón profesional y cursando estudios de náutica en la "Escuela Náutico Pesquera" de Palma, obteniendo el título de Patrón de Altura de la Marina Mercante. Ejerciendo dicho cargo, ha navegado por el Índico, el Pacífico y el Atlántico, participando en una expedición a la Antártida y en innumerables regatas hasta que, en el año 2008, Jesús decidió pasar a ejercer la fotografía, aunque permaneciendo siempre unido al mar. Desde entonces, ha tenido la gran fortuna de colaborar con un sinfín de equipos de regata y de formar parte activa de eventos del más alto nivel, tales como los Juegos Olímpicos, la Vendée Globe, la Volvo Ocean Race y la Copa América. No obstante, sus mejores recuerdos son más cercanos, en las regatas de club, rodeado de buenos amigos. Últimamente se siente estrechamente vinculado a la vela olímpica, trabajando para World Sailing, junto a su socio Pedro Martínez, con quién fundaron la empresa Sailing Energy en el año 2014. Actualmente vive en Palma y navega siempre que su dedicación y pasión por la fotografía se lo permite.

www.sailingenergy.com



Jesús Renedo born in Madrid in 1966, inherited from his father his greatest passions: photography and sailing. When he was a boy, he started sailing on Optimist, then Vaurien and later he switched to windsurfing. Also, during his childhood, his parents owned a sailing yacht that always brings him back charming memories, a Coronado 25, on which he enjoyed numerous family holidays. All of this has led Jesús to devote himself to the sea, working as a professional skipper and studying boating at the "Escuela Náutico Pesquera" at Palma, in Mallorca, where he achieved the degree of offshore skipper in the Merchant Marine. Exercising such function he has sailed the Indian, Pacific and Atlantic ocean, additionally he has participated in an expedition to Antarctica as well as in countless regattas until, in 2008, he decided to take on photography, but always staying close to the sea. Since then, he has had the great luck of collaborating with an endless number of race teams and take part in top-level competitive sailing events,



such as the Olympic Games, the Vendée Globe, the Volvo Ocean Race and the America's Cup. However, his best memories are all related to regattas organized in nearby clubs, surrounded by his good friends. Lately he has been linked to Olympic sailing, working for World Sailing together with his partner Pedro Martínez, with whom he has established Sailing Energy in 2014. He currently lives in Palma and sails as often as his devotion and passion for photography allows him to do so.

¡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 €



FOTO: © LUIS FERNÁNDEZ

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

X TROFEO MARE NOSTRUM

Circuito Español de Vela Clásica | Spanish Classic Yacht Circuit

Las circunstancias motivadas por la pandemia de Coronavirus que padecemos, han obligado a la anulación o suspensión de las cuatro regatas que conforman el X TROFEO MARE NOSTRUM.

Los clubes respectivos han comunicado que no se celebrarán, en este año, la Puig Vela Clásica de Barcelona del Real Club Náutico de Barcelona, la Semana Clásica de Puerto Sherry, del Club Náutico de Puerto Sherry, la Illes Balears Clássics, del Club de Mar de Mallorca y la Copa del Rey de Barcos de Época, del Club Marítimo de Mahón.

Dado que las normas del Trofeo Mare Nostrum especifican que se considerarán inscritos para el Trofeo los barcos participantes en al menos dos de las regatas que lo componen, es evidente que este año ningún barco podrá cumplir dicha condición.

En consecuencia, se da por suspendido el X Trofeo Clásicos Mare Nostrum que se celebrará, si las circunstancias lo permiten, en 2021.

The circumstances related to the Coronavirus pandemic have forced to announce the cancellation or suspension of the four regattas that make up the 10th Mare Nostrum Trophy.

The clubs have announced that the following regattas will not be held this year: Puig Vela Clásica de Barcelona, of Real Club Náutico de Barcelona, Semana Clásica de Puerto Sherry, of Club Náutico de Puerto Sherry, Illes Balears Clássics, of Club de Mar de Mallorca and Copa del Rey de Barcos de Época, of Club Marítimo de Mahón.

Given that the rules of the Mare Nostrum Trophy specify that to compete for the Trophy yachts need to take part in at least two regattas, it is obvious that this year no boat will be able to comply with this condition.

As a result, the 10th Mare Nostrum Classic Trophy has officially been suspended and will be held, if the circumstances allow it, in 2021.

Firmado | Signed: *Real Club Náutico de Barcelona*
Club Náutico Puerto Sherry
Club de Mar - Mallorca
Club Marítimo de Mahón

IX Trofeo Mare Nostrum

GANADORES 2019

Argos, Marigan, Cippino y Tiger Maru, flamantes vencedores de la IX edición del Trofeo Mare Nostrum, en las categorías Clásicos, Época Cangreja, Época Bermudiana y Espíritu de Tradición, respectivamente, deberán esperar al próximo año 2021 para defender sus títulos.



Argos (1964).

créditos Nico Martínez



Marigan (1898).

créditos Jorge Andreu



Cippino (1949).

CRÉDITOS NICO MARTÍNEZ



Tiger Maru (1971).

CRÉDITOS NICO MARTÍNEZ

2019 WINNERS

Argos, Marigan, Cippino and Tiger Maru, the dazzling winners of the 9th edition of the Trofeo Mare Nostrum in the Classics, Vintage Gaff, Bermudian and Spirit of Tradition categories, respectively, will have to wait until 2021 to defend their titles.

REAL CLUB NÁUTICO DE BARCELONA

PUIG VELA CLÀSSICA POSPUESTA AL 2021

Debido al Covid-19 y a las restricciones derivadas de ella, los organizadores de la regata Puig Vela Clàssica Barcelona y el Real Club Náutico de Barcelona han decidido posponer al 2021 su decimotercera edición, que estaba prevista para julio de este año. La regata Puig Vela Clàssica Barcelona se suma así a la larga lista de grandes eventos deportivos, como los Juegos Olímpicos, la Eurocopa de fútbol o la también regata clásica Newport-Bermudas, que en las últimas semanas se han visto obligados a posponer o cancelar su celebración, con motivo de la pandemia global. Cada año, más de 500 regatistas de primer nivel de todo el mundo acostumbran a darse cita en el Real Club Náutico de Barcelona para navegar a bordo de embarcaciones llenas de historia, conformando un verdadero museo flotante, para disfrute de todos cuantos frecuentan las diversas playas del litoral barcelonés, verdadera platea desde la que seguir las regatas de cerca y disfrutar de un espectáculo deportivo sin par. A pesar del forzado aplazamiento impuesto por la situación actual, durante varias semanas de este verano las velas de la regata Puig Vela Clàssica Barcelona volverán a izarse, aunque esta vez en las redes sociales, con el Instagram @puigvelaclassica abierto para recibir a todos cuantos quieran unirse a su comunidad, que cuenta ya con más de 5.500 seguidores.

puigvelaclassica.com

© MARTINEZSTUDIO.ES



PUIG VELA CLÀSSICA POSTPONED TO 2021

Due to Covid-19 and the related restrictions, the organizers of the Puig Vela Clàssica Barcelona and the Real Club Náutico de Barcelona have decided to postpone until 2021 its 13th edition, which should have been held in July. The Puig Vela Clàssica Barcelona regatta joins the long list of important sport events, such as the Olympic Games, the European Football Championship, and the classic regatta Newport-Bermudas, that have been postponed or cancelled due to the pandemic. Every year, more than 500 first class yachtsmen from all over the world gather at the Real Club Náutico de Barcelona to sail aboard yachts embedded with history, creating a true floating museum that can be enjoyed by all those people who go to the beaches of Barcelona and can see the regatta from up close, enjoying an unparalleled sport event. Despite the forced postponement imposed by the current situation, during several weeks this summer the sails of the Puig Vela Clàssica Barcelona regatta will be hoisted once again, although this time on social media, through Instagram @puigvelaclassica, which will be open to receive all those people who would like to join its community, which already has 5,500 followers.

puigvelaclassica.com


escuela
DE NAVEGACIÓN
RCNB
Vive la vela.
Disfruta del mar.
Descubre en nuestra web nuestros Cursos de
Navegación 2020: Titulaciones, Crucero,
Vela Ligera, Campus Mar...
WWW.ESCUELARCNB.COM
RCNB
Real Club Náutico de Barcelona



PUERTO SHERRY

IMPORTANTES RENOVACIONES

Pese a las circunstancias especiales que impone la situación actual, y que han llevado al Club Náutico de Puerto Sherry a aplazar al próximo año 2021 la V Semana Clásica de Puerto Sherry, esta gran marina gaditana está siendo sometida a un amplio programa de renovación. Así, pensando en la seguridad de los usuarios de la playa asfáltica - una de las mayores del mundo con sus 167 m y en la que se han celebrado eventos deportivos internacionales de primer nivel - se ha reducido el tráfico en la misma ampliando, a su vez, la zona de ocio conocida como Aculadeero Beach, en la que se encuentran locales de moda como el PhiPhi Beach y el Blue, al que vendrá a añadirse el Margarita. Se refuerza también el aspecto gastronómico, con nuevas apuestas, como la del restaurante Berdó del chef David Méndez. También el Hotel Puerto Sherry, de 4 estrellas, ha experimentado una profunda remodelación, con una excelente propuesta, que se complementa con las del apartotel Las Suites de Puerto Sherry.

Con todo ello, esta magnífica marina, que marca el encuentro entre el Atlántico y el Mediterráneo, se apronta a encarar la presente temporada, con la mirada ya puesta en la celebración, en julio de 2021, de la aplazada V Semana Clásica de Puerto Sherry que, cada dos años, reúne en estas estratégicas aguas a las flotas española y portuguesa, con la presencia habitual de barcos como el Giraldilla y el 15m Tuiga, entre otros muchos. “Nos ha costado tomar la decisión, pero consideramos que lo más razonable era aplazarla”, ha explicado la presidente del Club Náutico Puerto Sherry, Valle de la Riva, armadora del Giraldilla, añadiendo que “las circunstancias actuales no nos iban a permitir desarrollar un programa completo de actividades, a lo que hay que sumarle las restricciones en los desplazamientos, centrándonos ya en que el año próximo esta Semana Clásica, regata estrella de Puerto Sherry, luzca en todo su esplendor.

www.puertosherry.com

IMPORTANT RENEWALS

Despite the special circumstances imposed by the current situation, which have led the Club Náutico de Puerto Sherry to postpone the 5th Semana Clásica de Puerto Sherry until 2021, this great marina is undergoing full renovation. For instance, for the safety of the public, traffic on the 167-metre asphalt beach, one of the largest in the world, where first class international sporting events have been held, has been limited, while the entertainment area known as Aculadeero Beach has been extended, meaning that the popular cubls PhiPhi Beach and Blue will soon be joined by Margarita. There will also be a new culinary offer with the opening of the Berdó restaurant by Chef David Méndez. Additionally, the 4-star Hotel Puerto Sherry has also been completely renovated, with an excellent proposal that adds to Las Suites de Puerto Sherry aparthotel's offer.

With all these changes and new additions, this beautiful marina strategically located where the Atlantic Ocean meets the Mediterranean Sea, is ready for this coming summer season. But it also already has its sights set on July 2021, when it will host the postponed 5th edition of the Semana Clásica de Puerto Sherry. The race, held every two years, brings together, the Spanish and Portuguese fleets and sees the habitual presence of yachts such as the Giraldilla and 15-metre Tuiga, just to mention two. "Taking this decision was hard, but we believed that postponing the race was the most reasonable thing to do" explained the president of Club Náutico Puerto Sherry, Valle de la Riva, owner of Giraldilla, who added "due to the current circumstances we wouldn't have been able to carry out our complete program of activities, and we also had to consider the travel restrictions. So now we are focusing on making next year's Semana Clásica, the star regatta at Puerto Sherry, shine in all its splendour".

www.puertosherry.com

#TEESPERAMOSENPUERTOSHERRY

Un mar de planes

PUERTO SHERRY

www.puertosherry.com

HOTEL 4* RECIÉN REFORMADO
APARTAMENTOS DE LUJO
OCIO Y RESTAURACIÓN
ACTIVIDADES NÁUTICAS



LAS SUITES
Luxury Apartments
PUERTO SHERRY



HOTEL
PUERTO SHERRY
★★★★

© NICO MARTINEZ



CLUB DE MAR - MALLORCA

REGATA DE VERANO EN PALMA

La pandemia provocada por el COVID- 19 ha obligado a suspender numerosos acontecimientos náutico-deportivos, entre otros la regata Illes Balears Classics, que el Club de Mar - Mallorca organiza cada año. Sin embargo, el cese del estado de alarma permite prever algunas actividades que, con las oportunas medidas de seguridad, contribuyan a la tan deseada vuelta a la normalidad. En este sentido, el Club organizará el próximo día 15 de Agosto una regata para barcos clásicos y de época que contribuirá a mantener la tradición de la vela clásica en la Bahía de Palma y servirá de hilo conductor hacia un total restablecimiento de la Illes Balears Classics el próximo año. La regata retomará el nombre de CLASICOS CLUB DE MAR (evento organizado por el Club entre 2006 y 2009), constará de una única prueba y tendrá un recorrido de unas 15 a 20 millas por la Bahía de Palma. Se espera la participación de la flota clásica balear, así como de conocidos barcos venidos de otras aguas, como el "Giraldilla" y el "Gipsy", ya preinscritos.

www.clubdemar-mallorca.com

SUMMER REGATTA IN PALMA

The pandemic caused by the COVID-19 has forced to suspend numerous yachting events, among others the Illes Balears Classics regatta, organized every year by the Club de Mar-Mallorca. However, the end of the state of alert enables to anticipate some activities that, taken the appropriate security measures, contribute to the much-anticipated return to normality. In this respect, on August 15, Club de Mar-Mallorca organizes a classic and vintage sailing yacht regatta that will contribute to maintaining the tradition of classic sailing in the Bay of Palma and will act as a bonding agent to next year's celebration of Illes Balears Classics.

The regatta takes the name of an old regatta organized by the Club between 2006 and 2009, Clasicos Club de Mar, and will include a single race with a course length of about 15 to 20 nautical miles in the Bay of Palma. The Balearic classic fleet is expected to attend, as well as renowned yachts from further afield, including Giraldilla and Gipsy, which have already registered for the event.

www.clubdemar-mallorca.com


CLUB DeMAR
1969
MALLORCA
Nueva imagen en
Club de Mar-Mallorca
Cambiamos para no cambiar
www.clubdemar-mallorca.com

CLUB MARÍTIMO DE MAHÓN

DE 75 A 120 AÑOS DE HISTORIA

Diversas investigaciones realizadas para la redacción de un libro conmemorativo, previsto para marcar la celebración de lo que se estimaba su 75 aniversario, han permitido hallar importantes documentos que acreditan que, en realidad, el Club Marítimo de Mahón inició su singladura el año 1900, por lo que cuenta ya con 120 años de historia.

Uno de estos documentos, correspondiente al acta de la Junta Ordinaria de la Directiva de la Liga Marítima de Mahón, celebrada el 11 de enero de 1945, confirma que el Club Marítimo de Mahón es una continuación directa de aquella entidad náutica inicial, fundada en 1900:

"Teniendo en cuenta que el cambio del nombre de "Liga Marítima" con el de "Club Marítimo" ha sido obligado por la desaparición del órgano central de aquella (...) considerándose por tanto el "Club Marítimo" como sucesor en toda su amplitud de las actividades que en pro del fomento náutico ha venido desarrollando la Liga hasta el momento presente.(...)".

Para dar mayor realce a este hallazgo, que hace del Marítimo de Mahón un club centenario, y celebrar debidamente su 120 aniversario, se ha programado, para el día 1 de noviembre, un acto solemne en el Teatro Municipal de Mahón.

clubmaritimomahon.com



FROM 75 TO 120 YEARS OF HISTORY

Research carried out while working on a commemorative book to celebrate what was thought to be its 75th anniversary, revealed some important documents that show that, in fact, Club Marítimo de Mahón was founded in 1900 and therefore it has more than 120 years of activity under its belt.

One of these documents, an act by the Board of Directors of the Liga Marítima of Mahón, dated 11 January 1945, confirms that Club Marítimo de Mahón took over from that original maritime body, founded in 1900:

"Whereas the change of name from "Liga Marítima" to "Club Marítimo" was due to the dissolution of its main body (...) "Club Marítimo" is to be considered the successor of the Liga taking over all the activities it has carried out to this day.(...)".

To highlight the significance to this finding, which has turned the Marítimo de Mahón in a century-old club, and celebrate its 120th anniversary in the way it deserves, an official event has been planned at the Town Theatre of Mahón on 1 November.

clubmaritimomahon.com

120años

...navegando,
...viviendo la mar,
...haciendo historia

y la historia continúa

VELA CLÁSICA MENORCA

XVII COPA DEL REY
DE BARCOS DE ÉPOCA
2 0 2 1



CLUB MARÍTIMO MAHÓN

GIPSY BLU, LA NUEVA GINEBRA DE LOS CLÁSICOS

Nace un nuevo concepto de tomar el gin tonic, de la mano de Gipsy 1927. La ya tradicional marca de ginebra que lanzó al mercado el Gipsy Gin, hace poco más de un año, acaba de presentar una nueva ginebra para este verano 2020: la Gipsy Blu. Elaborada a su vez en la bicentenaria destilería de El Puerto de Santa María, de forma totalmente tradicional y con los mismos botánicos - enebro, angélica, raíz de angélica, cascara de naranja, cascara de limón, cilantro y su componente más característico, el Aliso de Mar, que le aporta un frescor inigualable - utiliza para su destilación los mismos alambiques de cobre que el Gipsy Gin. No obstante, se trata de un nuevo concepto para el mercado ya que, aún conservando el mismo sabor y aroma, tiene menor graduación, 17º y, por lo tanto, menor cantidad de alcohol, lo que suaviza los gin tonics en todos los sentidos. Su consumo resulta excelente a bordo, ya que su frescor calma la sed de manera instantánea, aunque, aún siendo una bebida espirituosa de baja graduación, se recomienda un consumo moderado.
Gipsy 1927 es el proyecto de un grupo de entusiastas de la vela clásica que han creado una sociedad cuyo objetivo es la conservación, restauración y promoción de la vela clásica en España, aportando parte de los beneficios de la misma a la Fundación Vela Clásica de España, cuyo fin se centra en la protección del patrimonio marítimo, siempre amenazado por el paso del tiempo.

www.gipsy1927.es



GIPSY BLU, THE NEW GIN FOR THE CLASSICS

Gipsy 1927 introduces a new way of drinking gin and tonic. The already popular gin brand that launched Gipsy Gin little over a year ago, just presented a new gin for summer 2020: Gipsy Blu. Just like Gipsy Gin, it is elaborated in the two-hundred-year-old distillery of El Puerto de Santa María, using traditional techniques and the same botanical ingredients - juniper, angelica, angelica roots, orange peel, lemon peel, coriander and its most distinctive component, Alyssum Maritimum, which lends it unparalleled freshness. It is distilled using the same copper stills as the Gipsy Gin. However, it is a new concept on the market as, although it preserves the same flavour and aroma, the Gispy Blu has less alcohol, 17%, so it is the perfect option for a lighter gin and tonic. It is ideal on board, as its freshness calms the thirst immediately, however, let's not forget that, although it's a spirit with low alcoholic content, moderate consumption is recommended.
Gipsy 1927 is the project of a group of classic sailing enthusiasts who have created a company with the objective of preserving, restoring and promoting classic sailing in Spain, devoting part of the profits to the Spanish Classic Sailing Foundation whose goal is to protect the maritime heritage, always threatened by the passing of time.

www.gipsy1927.es

NADA MEJOR QUE LA CUBIERTA DE UN CLÁSICO O DE ÉPOCA, COMO LA DEL GIRALDILLA, PARA DISFRUTAR DE UNA GINEBRA SUAVE Y AROMÁTICA, COMO SON GIPSY GIN Y EL NUEVO GIPSY BLU.

THERE IS NOTHING BETTER THAN THE DECK OF A CLASSIC OR VINTAGE YACHT, LIKE THE GIRALDILLA, TO ENJOY AN AROMATIC AND SOFT GIN, LIKE GIPSY GIN AND THE NEW GIPSY BLU.

La Ruta de la Sal

Nuevas fechas: del 9 al 12 de octubre

Ibiza
Illes Balears

REGATA DE ALTURA

Ibiza

CM Port Ginesta, RCN Denia
y CV Andratx a
CN Sant Antoni de Portmany

XXXIII edición
Del 9 al 12 de octubre de 2020

Regata Inshore

Lunes, 12 de octubre de 2020
Bahía de Sant Antoni de Portmany

ELECTRÓNICA OFICIAL
GARMIN

we are water Foundation

Edición hermanada con
XXVI COPA DEL CANAL

La Ruta de la Sal
fundada por Pepe Ferrés

www.larutadelasal.com

Ports IB
Ajuntament de Sant Antoni de Portmany
Consell d'Eivissa
Illes Balears Sostenibles
GOIB Conselleria Model Econòmic, Turisme i Treball | AETIB Agència d'Estratègia Turística Illes Balears

SKIPPER
Náutica Difusión
Club Marítim Port Ginesta
Real Club Náutico Denia
Club de Vela Puerto de Andratx
Es Nàutic
RANC R. Asociación Nacional de Cruceros
Vela Catalana Federació
somvela Federació Vela Comunitat Valenciana
Federació Balear de Vela
Asociación de Navegantes del Mediterráneo

ausmar
marina estrella
Hanse
REPSOL
JOTUN
Globe Sailor
Gramona
od hotels
od barcelona Hotel
CENÁUTICA
GRUPO ARMAS Naviera Trasmediterránea
NAUTIC SHOP San Antonio Ibiza
Ultimoo Composite Propeller
MEDUSA Sail Equipment
Sailwiz
YAMAHA Revs Your Heart
salonnautico Internacional de Barcelona
Rio Ibiza
CATAMARANCENTER
illy
sailselect
class Rent a car
NewWave Group



EL SALÓN NÁUTICO INTERNACIONAL DE BARCELONA APLAZA SU PRÓXIMA EDICIÓN A OCTUBRE DE 2021

Fira de Barcelona, de acuerdo con la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN), ha decidido trasladar a octubre de 2021 la celebración de la 59ª edición del Salón Náutico de Barcelona, ante la situación generada por el coronavirus y con el claro objetivo de que este importante evento, que viene - desde su edición inaugural en 1963 - reuniendo la más amplia oferta comercial de cara a compradores clave, nacionales y extranjeros, se lleve a cabo en un contexto más favorable y menos sujeto a las medidas preventivas que impone la pandemia.

salonnautico.com

BARCELONA INTERNATIONAL BOAT SHOW POSTPONES ITS NEXT EDITION UNTIL OCTOBER 2021

Due to the current situation caused by the coronarvirus, Fira de Barcelona, in agreement with ANEN (National Association of Nautical Companies), has decided to postpone the 59th edition of the Barcelona Boat Show until October 2021. The decision will allow to host this important event, which has been providing a vast commercial offer to national and international buyers since its first edition in 1963, in a more favourable environment, without having to apply the preventive measures related to the pandemic.

salonnautico.com

LA REGATA REI EN JAUME SE ABRE A LOS CLÁSICOS

Una de las regatas de altura más veteranas del calendario, la Rei en Jaume, se abre, en su 35ª edición, a los barcos clásicos. Su atractivo recorrido, Salou - Santa Ponça, recrea la singladura hecha en 1229 por Jaime I al emprender, partiendo de la costa tarraconense, la conquista de la isla de Mallorca y los clubes náuticos organizadores son los de Santa Ponça y Salou, contando con la colaboración de Port Adriano, Port Tarraco y de los ayuntamientos de Calvià y Salou. Como novedad, este año esta regata abre la inscripción a la flota de clásicos, que podrán formar su propia clase, siendo prueba puntuable para el Campeonato de España de Altura Zona Mediterráneo. Se hará entrega, además, de un premio especial al barco que consiga batir el récord de la travesía, fijado hasta el momento en las 16 horas y 20 minutos registradas en el año 2017 por el Gymir de Manuel Codina.

A través de www.cnsp.es se podrá seguir el desarrollo de la regata en directo, gracias al sistema sailing-tracking, con lo que ello supone a nivel seguridad y comunicación.

www.cnsp.es

CLASSIC YACHTS AT THE REI EN JAUME REGATTA

One of the oldest off shore races on the calendar, the Rei en Jaume, opens its 35th edition to classic boats. Its alluring course, Salou - Santa Ponça, relives the voyage undertaken by Jaime I in 1229, when he set sail from the coast of Tarragona to conquer the island of Mallorca. The regatta is organized by the Santa Ponça and Salou nautical clubs with the collaboration of Port Adriano, Port Tarraco, and Calvià and Salou city councils. As a novelty this year the race opens participation to the fleet of classic yachts, which will be able to form their own class. The race will count towards the Mediterranean Off-Shore Spanish Championship. Additionally, a special prize will be given to the yacht that will break the record of 16 hours and 20 minutes set by Gymir of Manuel Codina in 2017.

It will be possible to follow the race live on www.cnsp.es thanks to the sailing-tracking system, with all the positive implications this will have on safety and communication.

www.cnsp.es

SALOU TARRAGONA ⚜ CALVIÀ MALLORCA

XXXIV REGATA REI EN JAUME

CRUCEROS RI / ORC
BARCOS CLASICOS



10 -12 Sept 2020

Ajuntament de Salou

CLUB NAUTICO SANTA PONÇA MALLORCA

CLUB NAUTIC SALOU

PORT ADRIANO

PORT TARRACO

Ajuntament de Calvià Mallorca

VARADOR 2000

"RECUPERAR EL ESPÍRITU DE ANTAÑO"

Pese a la situación actual, o quizás debido a ella, hay empresas que han reforzado conceptos tales como seguridad laboral y respeto medio ambiental, adoptando a su vez medidas preventivas que aseguren a sus clientes y visitantes las máximas garantías de higiene y salud. Varador 2000 es una de ellas, habiendo renovado todas las certificaciones para sus diferentes empresas, como son la ISO 9001 de gestión de calidad, la ISO 45001 de prevención laboral y la ISO 14001 de gestión medioambiental, para su astillero de Arenys de Mar, así como la certificación EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) para Mataró Marina Barcelona, siendo ésta la normativa más exigente que existe en la Unión Europea en el ámbito de la calidad medio ambiental.

El CEO del Grupo, Xiqui Mas, se muestra sumamente satisfecho por ello, al tiempo que analiza, en clave positiva, las consecuencias de los efectos de la pandemia manifestando que: "El Covid 19 ha de servir para volver al espíritu de la navegación de los años '70 y '80. La crisis que ha provocado cambiará muchas cosas, tanto a nivel industrial como turístico, pero también, a una escala más cercana, las relaciones familiares. Estos cambios van a abrir nuevos horizontes para el turismo y la navegación familiar, pudiéndonos servir para recuperar y enriquecer las relaciones y la convivencia en familia, ya que nada mejor que un barco para llevar a cabo un confinamiento marítimo vacacional, sin riesgos de salud. Dado que el coronavirus nos ha obligado a hacer un reset colectivo, también en el ámbito náutico, hemos de aprovecharlo para recobrar la sensibilidad y algunos valores que teníamos medio olvidados, como la pasión por navegar sin prisas, disfrutando a fondo del barco, en el ámbito más íntimo. Animo a su vez a quienes no tienen barco, pero sienten afición por el mar, a que utilicen los servicios de chárter náutico para pasar las próximas vacaciones veraniegas embarcados, retomando el espíritu de la navegación familiar de antaño."

varador2000.com



"RELIVING THE SPIRIT OF THE PAST"

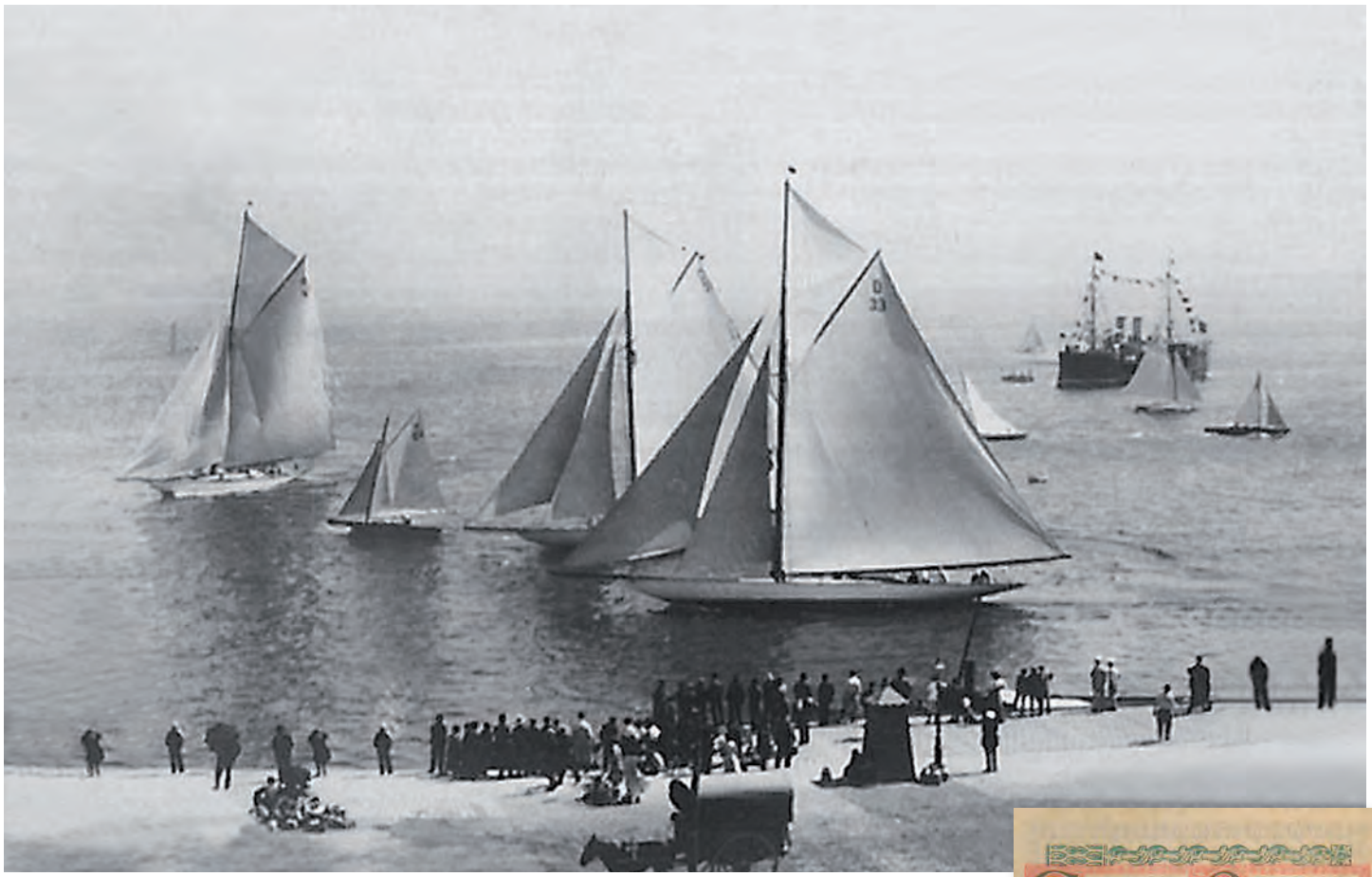
Despite the current situation, and probably due to it, there are companies that have reinforced concepts such as work-safety and environmental awareness, in addition to implementing preventive measures to guarantee the highest-standards of hygiene and health safety to clients and visitors. Varador 2000 is one of them, having renewed all the certifications for all its companies, as well as its dockyard in Arenys de Mar, which has obtained the ISO 9001 certificate for quality management, the ISO 45001 for occupational risk prevention and the ISO 14001 for environmental management. Mataró Marina Barcelona has obtained the EMAS (European Eco-Mangement and Audit Scheme) certification, the strictest environmental management system in the European Union.

The CEO of the group, Xiqui Mas, is extremely satisfied with these results. Likewise, he positively analyses the consequences of the pandemic: " Covid-19 should make us go back to the navigation style of the 70s and 80s. The current crisis will change a lot of things in the industry and the tourism sector, but also in the way of family relations. These changes will open new horizons for tourism and family navigation. We should take advantage of this situation to appreciate and strengthen family relations, as there is nothing better than a boat to self-isolate on holiday. As the coronavirus has forced us to reset our everyday life, we should do the same in the nautical sector, taking advantage of the situation to recover the emotions and values we had almost forgotten, the passion for slow sailing, while fully enjoying life on board with our family. And to anyone who doesn't have a boat, but loves the sea, I recommend thinking of chartering a boat this summer, to revoke the spirit of family navigation."

varador2000.com


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°

Real Club de Regatas Santander
150º Aniversario



Santander, vinculada de forma metafísica a la mar, es quizá la ciudad marítima española que nunca vivió de espaldas a ella, algo que sin duda propició que los santanderinos, muchos de ellos dedicados a los negocios navieros, sintieran una gran atracción por la navegación de placer.

El pasado veintiocho de mayo, el Real Club de Regatas de Santander, decano de los clubs náuticos españoles, celebraba su 150º Aniversario y, con tal motivo, recibirá la merecida medalla de oro de la ciudad otorgada por el ayuntamiento de Santander. Este emblemático club santanderino, fundado en 1870, es el más antiguo de España y ha protagonizado una serie de iniciativas que han tenido una enorme trascendencia para la vela en el Cantábrico y en España. Es justo reconocerlo y felicitarles, en una efeméride de tal importancia. Le corresponde a este club haber elaborado, en 1896, el primer reglamento español de regatas, así como la celebración de las primeras regatas internacionales en España



Primer Reglamento Español de Regatas | First Spanish Sailing Race Rules.



Celebración de las primeras regatas internacionales en España | The first international regattas held in Spain.

y la Copuca, trofeo de vela que con su propio reglamento creado por el club en 1893 y antecesora de la Copa Gayo, debe considerarse como el más antiguo de España.
La primera federación náutica española, la Federación del Cantábrico, se constituyó en 1900 por iniciativa de un insigne santanderino, miembro de la directiva y con gran peso en el Club de Regatas, D. Victoriano López-Dóriga.
Pocos años después, en 1906, se fundó la Federación Española de Clubs Náuticos, que volvió a presidir D. Victoriano López-Dóriga y fué él mismo quién, como presidente, representó a la vela española en la Conferencia de París de 1907, con motivo de la creación de la IYRU, en la que ingresamos como miembros de pleno derecho junto los países más destacados de Europa.
Para conmemorar tan importante fecha, el Real Club de Regatas ha tenido la acertada iniciativa de patrocinar la edición de un libro que recoje la historia de estos primeros años. Ha contado para ello con la inestimable colaboración de un experto en la materia, D. Luis Tourón Figueroa, que en este nuevo libro, ¨La Vela Deportiva en Santander. Los primeros años¨, presenta una importante documentación gráfica, en muchos de los casos inédita, y numerosos datos históricos que suponen una aportación imprescindible al conocimiento de aquellos comienzos de la vela en España. El libro se presentará en Santander en fechas próximas.
Desde aquí queremos manifestar nuestra más cordial enhorabuena al Real Club de Regatas de Santander en un aniversario tan importante.



150th anniversary

Metaphysically linked to the sea, Santander is probably the only Spanish maritime city that has never lived with its back to the sea, which has undoubtedly favoured the fact that Santanderians, most of whom work in the shipping business, have always shown great enthusiasm for recreational sailing.

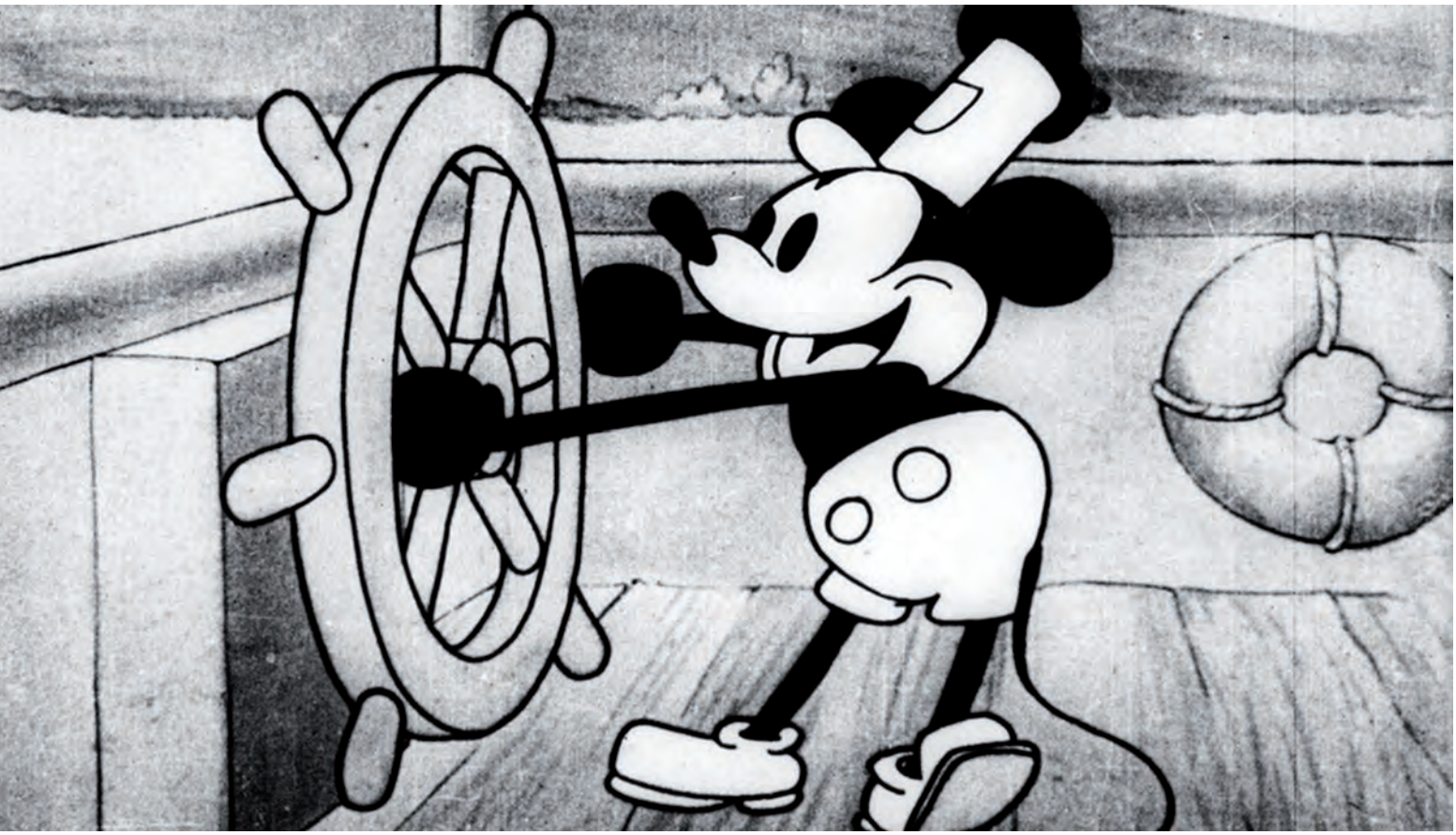
Last May 28th, the Real Club de Regatas de Santander, a classic Spanish Yachting Club, celebrated its 150th anniversary. For the occasion Santander City Council awarded the Club with the deserved golden medal of the city. Established in 1870, this historic club is the oldest in Spain and has been part of a series of initiatives of exceptional importance for sailing in Spain and the Bay of Biscay. We wish to acknowledge and congratulate this iconic club for such a prestigious milestone.

Back in 1896 this club conceived the first Spanish Sailing Race Rules. Additionally, it organized the first international regattas held in Spain as well as the Copuca. Predecessor to the Copa Gayo, the Copuca is the oldest sailing trophy in Spain that boasted its own rules established by the club in 1893.
The first Spanish sailing federation, the Cantabrian Federation, was established in 1900 by a distinguished citizen of Santander, member of the Board of Directors and with a significant influence in the Real Club de Regatas de Santander, Mr. Victoriano López-Dóriga. A few years later, in 1906, the Spanish Federation of Nautical Clubs was established and Mr. Victoriano López-Dóriga was elected president. As president he represented Spanish sailing in the Paris Conference held in 1907, on the occasion of the creation of the IYRU, in which Spain entered as full member together with the most relevant European countries.
To commemorate such an important date, the Real Club de Regatas has taken the exceptional initiative sponsoring the publishing of a book that collects all the events related to the first years of the club. To do so, it relied on the invaluable collaboration of an expert, Mr. Luis Tourón Figueroa, who in this new book "La Vela Deportiva en Santander. Los primeros años." (Sport sailing in Santander. The first years), offers relevant graphic documents, most of which have never been published before, and numerous historic data, representing an essential contribution to better understanding the origins of sailing in Spain. The book will soon be presented in Santander.
From these pages we would like to congratulate the Real Club de Regatas de Santander on such an important anniversary.

Mickey Mouse

Un ratón casi centenario

¿Quién no conoce a Mickey Mouse? Mayores y niños lo tenemos muy presente, aunque quizás sean pocos los que sepan que su primer paso hacia la fama lo dió el 18 de noviembre de 1928, hace 92 años, ejerciendo de marinero, a bordo de un barco a vapor.



Mucho se ha especulado sobre el verdadero origen de este singular y eterno personaje, aunque la versión más verosímil adjudica su paternidad al dibujante Ub Iwerks quién lo creó, a petición de Walt Disney, para suplir a Oswald, el conejo afortunado, cuyos derechos había perdido Disney a manos de Universal. No obstante, algunos insisten en señalar al propio Walt como autor del mágico ratón, al que dicen que dibujó durante un trayecto en tren y al que bautizó como Mortimer, nombre que luego cambió por el de Mickey, a instancia de su esposa Lilian. Dos fueron las películas mudas protagonizadas por el simpático ratón, acompañado ya de su pizpireta novia Minnie: "Plane Crazy" y "Gallopin' Gaucho", aunque pasó totalmente desapercibido hasta que, con la llegada del sonoro, el 28 de noviembre de 1928 se estrenó, en el Colony Theater, el corto "Steamboat Willie", dirigida por Walt Disney y Ub Iwerks e inspirada en la inolvidable obra maestra de Buster Keaton, Steam Boat Jr. (en España "El héroe del río"), verdadera obra maestra del cine mudo. Mickey y su fiel

Minnie cautivaron de inmediato y por un igual a niños y mayores, iniciando así su casi centenaria historia de éxito.
A pesar de que ya se habían estrenado otras películas con sonido sincronizado, los cinéfilos saben muy bien que fue Mickey Mouse, con su "Steamboat Willie", el que marcó un antes y un después en el cine sonoro. Aunque no hay diálogo, tan solo música y sonidos variados, sí se dejan oír risas, lamentos y gritos, todos ellos emitidos por el propio Walt Disney. La historia atrapa desde un inicio, desde que se ve a un eufórico Mickey pilotando el barco a vapor mientras silba una melodía muy pegadiza. Pronto aparece en escena el desalmado Capitán Pete, quién lo echa de malos modos para coger él el timón. Amarran a puerto para cargar el barco y al zarpar dejan en tierra a una rezagada Minnie, que Mickey ayuda a subir a bordo mediante una grúa. Una cabra del cargamento huye de su jaula y devora una partitura musical de Minnie, que corresponde a la famosa canción "Turkey in the Straw". Mickey, siempre caballeroso, utilizará el rabo del animal glotón como aguja para el fonógrafo y, a partir de ahí, comenzará la divertida locura de utilizar diferentes animales como instrumentos musicales. El siempre hosco Capitán Pete obliga a Mickey a dedicarse a otros menesteres menos ruidosos y más útiles, siendo la última imagen la del cariacontecido ratón pelando patatas.
La importancia de este personaje y de este film queda avalada por el hecho de que, actualmente, forma parte del fondo del muy acreditado Museo de Arte Moderno de Nueva York, el famoso MOMA.



About to celebrate his 100th birthday

Who doesn't know Mickey Mouse? Adults and children alike all know him, but maybe not all know that he took his first steps to becoming famous as a sailor aboard a steam boat back in 1928, 92 years ago.

There has been a lot of speculation on the true origin of this unique and timeless character, although the most plausible version is that he comes from the pen of cartoonist Ub Iwerks, who created him, at Walt Disney's request, to substitute Oswald, the lucky rabbit, whose rights Disney had lost to Universal. However, some insist in pointing to Walt himself as the creator of this notorious mouse. It is said that he drew him while travelling by train and had named him Mortimer, name that was later changed to Mickey at the behest of his wife Lilian.
His first appearances, together with his playful fiancée Minnie, were in two silent films: Plane Crazy and Gallopin' Gaucho. However, he had gone completely unnoticed until, with the advent of talkies, the short film Steamboat Willie was premièred at Colony Theatre on November 28, 1928. Starring Mickey Mouse, this short animation movie was a complete success. Directed by Walt Disney and Ub Iwerks, it was inspired by the unforgettable work of art by Buster Keaton, Steam Boat Jr., a silent film masterpiece. Mickey and his loyal Minnie immediately charmed both adults and children, starting their almost hundred-year-old successful career.
Although other movies with synchronized sound had already been released, film enthusiasts know that it was Mickey Mouse, with Steamboat Willie, who marked a turning point in sound film. Even if there are no dialogues, only music and a variety of sounds, you can hear laughter, moans and shouts, all done by Walt Disney himself. Spectators are captivated from the very start, when we see an exhilarated Mickey steering the steamboat while whistling a catchy melody. Soon, the soulless Captain Pete appears in the scene, pushing Mickey away in a rude manner and taking hold of the helm. They moor at port to load the boat and when they cast off, Mickey realizes that Minnie has been left behind, so he rescues her and brings her back on board with the help of a crane. A goat, part of the shipment, gets out of its cage and scarfs down Minnie's musical score of famous song "Turkey in the Straw". Mickey, ever the gentleman, will use the tail of the glutton animal as the needle of the phonograph and, from here, hilarious scenes are brought to life as different animals are used as musical instruments. The ever-surly Captain Pete engages Mickey in less noisy and more helpful tasks... and in the last scene we see the crestfallen mouse peeling potatoes.
The importance of this character and of this film is backed by the fact that it belongs to the prestigious collection of MoMA, the well know Museum of Modern Art in New York.

Boutique Hotel Sant Roc & Spa
La Menorca más auténtica

Situado en el corazón de Mahón, el Hotel Sant Roc & Spa ofrece a sus huéspedes la vivencia única de retroceder en el tiempo, disfrutando del elegante estilo de antaño con el máximo confort actual.

Ubicado en dos emblemáticas casas señoriales de finales del siglo XVIII, situados en las cercanías del Pont de San Roc, una de las puertas de acceso a la ciudad de la antigua muralla, este glamuroso hotel ha vuelto a abrir sus puertas el pasado 1 de julio, a tiempo para celebrar su segundo aniversario y para dar la más calurosa bienvenida a cuantos visitan Mahón, muy especialmente a los participantes en la Copa del Rey de Barcos de Época.
Aparte de ofrecer autenticidad, tranquilidad y total confort, este hotel boutique de 22 habitaciones cuenta con una zona spa ampliamente equipada y que ofrece diversos servicios de masaje, aromaterapia, reflexología, etc... Una de las mayores preocupaciones de sus promotores, además de prestar el mejor servicio al cliente, ha sido el de mantener una filosofía Eco, ya desde el inicio del proyecto constructivo, utilizando todos aquellos materiales y sistemas que supongan el máximo ahorro energético y con ello el mínimo impacto medio ambiental. Es, además, un esta-





BOUTIQUE HOTEL SANT ROC & SPA
The most authentic Menorca

Located in the heart of Mahón, the Hotel Sant Roc & Spa offers its guests the chance to go back in time and enjoy the elegance of the past with the most modern comforts.

Established in two emblematic noble buildings that date back to the end of the 19th century and located by Pont de San Roc, one of the old city's gates, this glamorous hotel has once again opened its doors on July 1st, in time to celebrate its second anniversary and give a warm welcome to all those who visit Mahón, and especially to participants of the Copa del Rey de Barcos de Época.
Other than providing guests with an authentic and quiet atmosphere in the utmost comfort, this 22-room boutique hotel features a fully equipped spa area where a vast array of services are offered, including massage, aromatherapy,



blecimiento Cycling Friendly, contando con un certificado de calidad que así lo acredita, informando a los clientes interesados sobre las rutas ciclistas más interesantes y poniendo al servicio de los mismos un garaje totalmente equipado para la guarda y la puesta a punto de sus bicicletas. Toda una experiencia a la altura de una isla declarada, en 1993, Reserva de Biosfera. No es por ello de extrañar que el Boutique Hotel Sant Roc & Spa haya sido merecedor del "Premio Hotels & Tourism", otorgado por CaixaBank, en la categoría de mejor reposicionamiento o reforma del establecimiento.

www.boutiquehotelsantroc.com

reflexology, etc. In addition to offering the best possible service to their customers, the founders' main goal was to develop an eco-friendly project right from the start, including the use, in the construction process, of materials and systems that reduced energy consumption, thus minimising the environmental impact. Moreover, the hotel boasts the Cycling Friendly certificate, providing customers with all sort of information on the most interesting cycling routes in addition to offering them a fully equipped garage to store their bicycles and carry out any required maintenance. This hotel provides its customers with a 360º experience worthy of the amazing island of Menorca, which was declared biosphere reserve in 1993. In fact, it is no wonder that the Boutique Hotel Sant Roc & Spa received the "Hotels & Tourism Award" assigned by CaixaBank in the Best Repositioning or Renovation category.



© LUIS FERNANDEZ



XVI Copa del Rey - Vela Clásica Menorca.

Recorridos en Vela Clásica

Por Manuel Nadal de Uhler | By Manuel Nadal de Uhler

Los barcos llamados "de época" están generalmente definidos, entre otras cosas, como aquellos construidos y botados antes del 31 de diciembre de 1949, es decir con una edad mínima de unos 70 años. En cuanto a los conocidos como "clásicos", tienen como tope de fecha de botadura el 31 de diciembre de 1975 por lo que, en consecuencia, su edad mínima se acerca a los 45 años. Por lo tanto, ni unos ni otros conocieron, en su "juventud", los recorridos Barlovento-Sotavento ni las líneas de salida obligatoriamente perpendiculares a la dirección del viento, ni las balizas de desmarque, ni los cambios de recorrido.

En sus tiempos, las regatas de crucero eran, por lo general, recorridos costeros, la mayoría de las veces con balizas naturales, en las que la dirección del viento en cada tramo era la que era y, consecuentemente, los barcos ceñían, iban a un largo o navegaban en popa, según las direcciones relativas de tramos y vientos.
Más tarde, llegó la obsesión por la perfección en los recorridos y, poco a poco, se fueron imponiendo los Barlovento-Sotavento, con salidas y tramos perfectamente alineados, en los que no se daba la salida si el viento oscilaba 5º y en los que las distancias tenían que ser poco menos que

CLASSIC YACHTS RACECOURSES

When we refer to "vintage" yachts we usually mean vessels built and launched before December 31, 1949, crafts that are at least 70 years old. On the other hand, when we refer to "classic" yachts we mean all those vessels launched before December 31, 1975, the youngest of which would therefore be 45 years of age today. In their youth, these yachts didn't compete in regattas involving

leeward-windward racecourses, starting lines perpendicular to the wind direction, offset marks or course changes.
Back then, regattas were usually held on coastal courses and, in the majority of cases, natural landmarks were used as marks, and wind direction was whatever it was; yachts sailed either close hauled, on a reach or on a run, according to the direction of the wind and the course.
The obsession with the perfect racecourse came much later, when slowly, leeward-windward courses were introduced as well as perfectly aligned starting lines and legs, in which the start signal was not given if the wind changed more than 5º and distances were measured to the millimetre, regattas were suspended if the wind changed more than 30º or if a half a knot intensity difference was registered based on arbitrarily established limits. Likewise, off-shore, and even coastal races were starting to lose popularity, as sailing at night meant you could find yourself in a no wind situation, which drove some participants crazy.
Additionally, sailing started turning into a professional sport, yachts modernising and "cruisers designed for racecourses typical of dinghy sailing" becoming more trendy. The crews themselves started demanding less improvised and safer game rules, which translated into shorter courses with little chance of a change in the strength and direction of the wind. And, when electronics and information technology entered the yachting world, the situation changed drastically: super professional race officials, armed with all sorts of instruments, monitored by tacticians who, on board their yachts, don't take their eyes of the computers.... Today, we ask

milimétricamente medidas o en los que la regata se suspendía si el viento rolaba 30º o se salía medio nudo en intensidad de los límites arbitrariamente establecidos. Al mismo tiempo, las regatas de altura, e incluso las costeras, fueron perdiendo popularidad, ya que navegar de noche acostumbraba a traer consigo situaciones de calma que desesperaban a algunos participantes.
Además, la vela se fue profesionalizando, a la par que los barcos se iban modernizando y se ponían de moda los "cruceros para recorridos diurnos propios de la vela ligera". Las propias tripulaciones han ido exigiendo unas reglas de juego cada vez más alejadas de la improvisación y del azar, lo cual significa recorridos cortos en los que haya muy pocas posibilidades de cambio en la fuerza (ahora se dice "presión") y dirección del viento. Y cuando la electrónica y la informática han llegado a la náutica, la situación se ha agudizado más todavía: Oficiales de Regata super profesionales, armados con toda clase de instrumentos, vigilados por tácticos a bordo de los barcos que no levantan la vista de sus ordenadores… ¿Cómo es posible,

© LUIS FERNANDEZ



XVI Copa del Rey - Vela Clásica Menorca.

© NICO MARTINEZ



XX Regata Illes Baleares Classics - Vela Clásica Mallorca.

ourselves, how was it possible to set up a racecourse before the advent of the GPS?
The point is that perfection, and the absence of the surprise element, is convenient when racing in world championships, the Olympic Games or high-end professional regattas, but for amateur sailing, I'm talking about the type loved and practiced by most sailing enthusiasts, in addition to a certain and obvious technical level, there is a need for elements of surprise, chance and pure amusement, which, among other things, give everyone a chance to win. Races with legs that are not always windward, with beam reaching or downwind starting lines, without marks, with no change in the course if the wind direction changes more than 10º, etc.; fun racing, with changing conditions to keep you alert. Regattas like the ones held when the yachts that today we call classic and vintage started to sail. Let's not forget that these vessels were not designed for today's modern and highly technical courses.
As it was twenty-five or thirty years ago, when races exclusively devoted to classic and vintage boats started to appear. However, nowadays modern and young crews have started to take part in the circuit of classic and vintage yachts regattas, given its growing popularity. These crews are more than welcome to join, however, as they are used to leeward-windward racing, they demand tactic courses, without surprises and somehow disregard coastal races, asking for the courses to always feature a good number of upwind legs.
This, other than being anachronistic, poses an additional challenge to the problem that already represents having yachts, with such diverse characteristics and speeds, compete against each other. The problem is clearly reflected in the rating systems, which are constantly being questioned.
In both cases, rating systems and courses, the only solution would be to gather together boats of similar characteristics and have them compete exclusively against each other, in courses adapted to

nos preguntamos ahora, que pudiera plantarse un recorrido cualquiera cuando no existía el GPS?
El tema es que la perfección y la ausencia de sorpresas puede estar muy bien cuando se trata de campeonatos del mundo, juegos olímpicos o regatas de muy alto nivel, pero la vela popular, la que gusta y la que practican la mayoría de los aficionados necesita, además de un cierto y evidente nivel técnico, elementos de sorpresa, azar y diversión que permitan, entre otras cosas, que todo el mundo tenga opción a ganar alguna vez. Regatas con tramos que no sean siempre al viento, con salidas de través o en popa, sin balizas de desmarque, sin cambios de recorrido cuando el viento role 10 grados, etc., etc.; regatas divertidas, con condiciones cambiantes a las que haya que prestar atención. Es decir, tal como eran las regatas cuando empezaron a navegar los que hoy son barcos de época y clásicos, barcos que no fueron diseñados para ese

their specific features, as for design, speed, rig, etc. But this would lead to a fragmentation of the fleets, which would be possible only if they were much larger.
The success of today's classic yacht regatta circuits lies in the fact that old yachts can keep on sailing and competing, but it's important for this to happen in an context appropriate to their specific features, in which the technical requirements shouldn't be the ones of professional racing but the ones that prevailed when they were designed and built. What I mean is that it makes sense to say that classic yachts should compete on classic courses...
In short, and broadly speaking, expectations of top-end sailing shouldn't make us forget that, often, perfect is the enemy of good.

tipo de modernos y muy técnicos recorridos. Así era cuando, hace ya veinticinco o treinta años, se empezaron a organizar regatas exclusivamente para barcos clásicos o de época, pero ocurre que, en estos momentos, a este circuito han ido llegando, dado su éxito en los últimos años, tripulaciones jóvenes y modernas que bienvenida sean, pero que educadas ya en el Barlovento-Sotavento exigen también aquí, y cada vez más, recorridos tácticos sin sorpresas y que desdeñan, en cierto modo, las regatas costeras, solicitando que los recorridos tengan siempre asegurados suficientes tramos de ceñida.
Esto, aparte de resultar anacrónico, añade una dificultad más al problema que supone, ya de por sí, enfrentar a barcos de características y velocidades tan distintas. El problema es patente en los sistemas de medición, siempre cuestionados. Para ambos casos, medición y recorridos, la única solución es agrupar los barcos de características semejante para que compitan exclusivamente entre ellos y no con los demás, en recorridos distintos adaptados a sus características determinadas, en cuanto a diseño, velocidad, aparejo, etc. Pero eso llevaría a una atomización de las flotas, solo permisible si éstas fueran muy grandes.
El auge actual de las regatas de vela clásica ha residido en la posibilidad de que barcos antiguos puedan seguir en activo y puedan seguir compitiendo, pero en un marco adecuado para sus características, en el que las exigencias técnicas no tienen por qué ser las de la vela profesional sino las que imperaban cuando fueron diseñados y construidos. Es decir, que no creo que sea ningún disparate decir que, a barcos clásicos, recorridos clásicos ….
En resumen, en líneas generales, las exigencias de la vela de alto nivel no deben hacer olvidar que, muchas veces, lo mejor es enemigo de lo bueno.

© JORGE ANDREU



XVII Puig Vela Clássica Barcelona.

Sea Lion

Un gran barco con una singular historia

El pasado mes de septiembre, por iniciativa de mi amigo Henrique de Vasconcellos, tuve el placer de estar a bordo del Sea Lion en Cascáis con su armador, Manuel de Mello Champalimaud y pude apreciar la extraordinaria belleza de este yawl bermudiano aparejado de cutter, de 67 pies de eslora y 67 años de historia. Lo que más me sorprendió fue la gran pasión puesta por su armador en cada detalle del difícil proceso de restauración de este barco que, habiendo pertenecido a su familia, él reencontró casualmente en Grecia, en un estado de deterioro bastante considerable.

Texto por Luis Tourón Figueroa

CHATO DOMECQ

A GREAT YACHT WITH A UNIQUE STORY

Last September, at the initiative of my friend Henrique de Vasconcellos, I had the pleasure to sail on board the Sea Lion with her owner Manuel de Mello Champalimaud and had the chance to appreciate the exceptional beauty of this 67-metre cutter-rig Bermuda yawl. What surprised me the most was the utmost passion the owner has put in the difficult restoration project of this 67-year-old sea jewel, which had already belonged to his family and Mello fortuitously found in Greece, in a state of deep deterioration.

Text by Luis Tourón Figueroa

HISTORIA DEL SEA LION

Sea Lion salió del astillero alemán Abeking & Rasmussen en 1952 con el nº 4708 y se construyó para Gilbert Verney, súbdito británico afincado en EE. UU. desde 1923, magnate de la industria del papel y socio del New York Yacht Club. No era el primer barco de Verney, ya que durante unos años había disfrutado de un magnífico 52 pies llamado Katuna, diseñado también por Carl Alberg y construido en Dorchester, Massachusetts, en los conocidos astilleros Simms Brothers, en 1948. Con este barco había ganado numerosas regatas, pero la idea de participar en las pruebas oceánicas más importantes de aquellos años le llevó a aumentar de eslora, permaneciendo fiel a los diseños de Carl Alberg y encargando su construcción al astillero alemán. Mientras

TTORY OF THE SEA LION

The Sea Lion was launched at German shipyard Abeking & Rasmussen in 1952 with number 4708. She was built for Gilbert Verney, a British citizen who had lived in the US since 1923 and was a tycoon of the paper industry and member of the New York Yacht Club. Verney had previously owned another boat. For many years, he had enjoyed sailing onboard an impressive 52-footer called Katuna, designed by Carl Alberg and built in Dorchester, Massachusetts, in the well-known shipyards Simms Brothers, in 1948. With Katuna he had won numerous regattas, but the desire to participate in more important ocean races made him realize he needed a yacht of greater length. He remained loyal to Carl Alberg's designs and commissioned his new yacht's construction to the German shipyard Abeking & Rasmussen. While he worked with Alden, Carl Alberg had designed two twin yachts, Nirvana and Valhalla, 65-feet yawls from which Verney drew inspiration for his new yacht, the Sea Lion. Nirvana still sails today in the Caribbean and Valhalla, which was bought in the 70's by José Manuel de Mello, brother of Manuel's mother, is currently undergoing restoration in Portugal, at David Viera de Se-

JAIME DE PABLOS



trabajaba con Alden, Carl Alberg había diseñado dos yates gemelos, el Nirvana y el Valhalla, yawls de 65 pies en los que Verney se inspiró para encargar su nuevo barco, el Sea Lion. El Nirvana sigue navegando por el Caribe y el Valhalla, adquirido en los sesenta por José Manuel de Mello, hermano de la madre de Manuel, se encuentra actualmente en proceso de restauración en Portugal, en el astillero de David Viera de Setúbal. La actual armadora es una sobrina de Manuel. Estos dos yawls, del mismo diseñador y muy parecidos entre sí, navegaron algún tiempo juntos en aguas portuguesas y españolas, siendo propiedad de la familia Mello. El Sea Lion se proyectó con la idea de participar, entre otras, en la clásica regata oceánica Newport Bermuda Race. Carl Alberg realizó el diseño por encargo de Verney en 1951, teniendo en cuenta el sistema de arqueo utilizado por el CCA (Cruising Club of América) con el que se corría esta famosa regata. El Sea Lion llegó a Nantucket, Massachussetts, en 1952 y en la Bermuda Race de ese año hizo un me-

túbal's shipyard. The current owner is one of Manuel's cousins. So, these two very similar yachts, the Valhalla and the Sea Lion, have sailed together in the past in Portuguese and Spanish waters as they both belonged to Mello's family. The Sea Lion was designed to participate, among others, in the classic ocean Newport Bermuda Race. Commissioned by Verney, Carl Alberg designed her in 1951, in keeping with the rating system used by the CCA (Cruising Club of America) in this famous regatta. The Sea Lion reached Nantucket, Massachusetts in 1952 and at the Bermuda Race of that year won a deserving second in elapsed time. She participated in the same race in 1954. Among her numerous wins, the overall victory, that same year, at the Vennona Grand Trophy deserves a special mention. The racecourse included a route around the beautiful Martha's Vineyard island, located south of Cape Cod. After the death of his wife in 1955, Verney got remarried to Nancy Reynolds, daughter of tobacco tycoon Richard Reynolds. Nancy's brother owned a beautiful yacht, Blitzen, a race sloop built at the famous New York Henry Nevins shipyard, designed by Olin Stephens in 1938 with number 221. With this yacht, he won numerous races, as the Francisco-Honolulu two-thousand-mile race in 1939 or the Florida-La Habana race, among others. However, Richard J Reynolds poor health did not allow him to keep on sailing, so he decided to give his yacht to his sister Nancy. Thus, Verney found himself with two yachts, featuring similar characteristics, the Blitzen and the Sea Lion. He decided to sell the latter, however he changed the name of the Blitzen to Sea Lion. In 1958, the Sea Lion designed by Alberg was sold to a

JAIME DE PABLOS



ritorio segundo puesto en tiempo real. Volvió a completar la misma regata en la edición de 1954 y en su palmarés cabe destacar la victoria absoluta, ese mismo año, del Gran Trofeo Vennona, con un recorrido alrededor de la preciosa isla Martha's Vineyard, situada al sur de cabo Cod. Tras fallecer su esposa en 1955, Verney contrajo nuevo matrimonio con Nancy Reynolds, hija del magnate del tabaco Richard Reynolds. El hermano de Nancy era armador de un magnífico barco, el Blitzen, sloop de regatas construido en el famoso astillero de Nueva York Henry Nevins y diseñado en 1938 por Olin Stephens con el número 221. Con él ganó numerosas regatas, como las dos mil millas San Francisco-Honolulu en 1939 o la regata Florida-La Habana, entre otras. No obstante, la precaria salud de Richard J Reynolds no le permitió seguir navegando, por lo que decidió ceder el barco a su hermana Nancy. De esta forma, Verney se encontró con dos barcos de características muy parecidas, el Blitzen y el Sea Lion, por lo que decidió vender este último, pero rebautizando al Blitzen con el nombre de su querido Sea Lion. Así pues, en 1958 se produjo la venta del Sea Lion diseño de Alberg a un armador portugués, justamente a Cristina de Mello, madre del propietario actual Manuel de Mello Champalimaud, cruzando el Atlántico en 1959, de New Bedford a Lisboa, al mando del capitán de la marina mercante portuguesa Fernando de Amaral. A su llegada a aguas portuguesas, los astilleros Navalis, presididos por José Manuel de Mello, hermano de la nueva armadora, se encargaron de realizar los trabajos de puesta a punto para la siguiente temporada. Entre otras mejoras, se sustituyó el pequeño motor de gasolina original por uno diésel de mayor potencia (80 HP) y se encargó a la prestigiosa velería inglesa Ratsey & Lapthorn, un completo juego de velas, manteniendo en la mayor el mismo número original americano, el 190. La nueva vida portuguesa de cruceros y regatas comenzó realmente en 1960, con el capitán portugués Luciano Dentinho al mando, quién fuera previamente capitán del barco oceanográfico Albacora y del buque escuela Sagres. El Sea Lion, ya con pabellón portu-



El armador de Sea Lion, Manuel Champalimaud, al timón de su barco. Cascais, 2020 | The owner of the Sea Lion, Manuel Champalimaud, at the helm of his yacht. Cascais, 2020.

Portuguese owner, precisely to Cristina de Mello, the mother of current owner Manuel de Mello Champalimaud. The boat crossed the Atlantic in 1959 from New Bedford to Lisbon with Fernando de Amaral, captain of the Portuguese merchant navy, at the helm. Once in Portuguese waters, Navalis shipyard, headed by José Manuel de Mello, brother of the new owner, carried out all the necessary tasks to prepare her for the next season. Among numerous improvements, the small gasoline engine was replaced with a more powerful (80hp) engine and the prestigious English sail-maker Ratsey & Lapthorn fitted her with a complete set of sails, maintaining on the main the original American number, 190. Her new Portuguese life of racing and cruising actually started in 1960, with Portuguese captain Luciano Dentinho at the helm, who had previously worked as captain aboard oceanographic vessel Albacora and training vessel Sagres. Boasting a Portuguese pavilion and sailing under the flag of the oldest club of the Iberian Peninsula, the ANL (Lisbon Naval Association founded in 1856 by King Pedro), the Sea Lion started to cruise in the Mediterranean, in Spain and the south of France, taking part in numerous regattas. One of her greatest rivals was the famous Foxhound of Ernesto de Mendonça, to which the Sea Lion gave quite a hard time in more than one occasion.

In 1973, her owner decided to sell the Sea Lion to British Arthur Hill, who gave her the Liberian pavilion and changed her name to Dainty Bess. He sailed her in the Mediterranean until, in 1978, he sold her to Greek citizen Vrailas, who bought her at Piraeus and renamed her Kompira Sama. During the thirty-two years in the hands of the Vrailas family, she underwent a series of important works that considerably changed her layout and original appearance. She was used for charter in Greek waters until 2008. The poor and insufficient maintenance during those years caused considerable deterioration to the yacht's structure and rig. And it is in this poor state that in 2008, Manuel de Mello Champalimaud found his mother's old yacht in the most fortuitous of ways. He was looking for a charter sailing yacht on the Internet to spend the holidays with his family sailing in Greek waters. He typed in the search engine: "Sailing boat for charter, Greece, over 20 me-

gués y grímpola del club más antiguo de la Península Ibérica, la ANL, Asociación Naval de Lisboa (fundada en 1856 por el rey Don Pedro), comenzó su vida de cruceros por el Mediterráneo, España y el sur de Francia, participando también en numerosas regatas. Uno de sus grandes competidores fue el famoso Foxhound de Ernesto de Mendonça, que el Sea Lion en más de una ocasión puso en aprietos.
En 1973, su armadora decidió vender el barco a Arthur Hill, súbdito británico que lo abanderó en Liberia y le cambió el nombre por el de Dainty Bess, hasta que, en 1978, pasó a manos de Vrailas, ciudadano griego que lo adquirió en el Pireo y lo rebautizó como Kompira Sama. Durante los treinta y dos años que pasó en poder de la familia Vrailas, fue objeto de una serie de importantes reformas en su distribución, que desfiguraron bastante su fisonomía original, dedicándose al chárter en aguas griegas hasta el año 2008. Un escaso y deficiente mantenimiento durante todos esos años causaron un deterioro muy considerable a toda su estructura y aparejo. Y es en ese lamentable estado en el que, en el año 2008, Manuel de Mello Champalimaud encontró el antiguo barco de su madre de la forma más casual, cuando estaba buscando por internet un velero de alquiler para pasar las vacaciones familiares por aguas griegas, habiendo escrito en el buscador: "Sailing boat for charter, Greece over 20 meters". Cuando en su pantalla apareció el Kompira Sama, no lo reconoció a primera vista. Fue el número 190 marcado en su vela mayor lo que llamó su atención y le llevó a reconocer en él al antiguo barco familiar. En mayo viajó a Grecia y, después de cuatro días de navegación algo frustrante, ya que este Kompira Sama le recordaba en muy poco al siempre impecable Sea Lion de su madre, decidió comprarlo para someterlo a una total restauración. La operación se cerró en 2009, tras un año entero de negociaciones, por mediación del bróker griego Costa Lourandakis de Atenas.

TOMA DE DECISIONES

Una vez adquirido el barco, y tras analizar todas las alternativas posibles, Manuel tuvo que tomar dos decisiones importantes: qué tipo de restauración hacer y en qué astillero realizar el proyecto. Con respecto al primer punto optó por una reconstrucción total, manteniendo el espíritu original pero con un importante grado de modernización en cuanto a equipamiento, arboladura e interiores, encargándole el proyecto a su amigo Tony Castro, gran ingeniero portugués afincado en Inglaterra. No fue una decisión fácil, ya que las reglas CIM, cuyo sistema de rating se utiliza en las más importantes regatas del Mediterráneo, penalizan fuertemente todos aquellos elementos que no respetan el diseño y construcción originales del yate. Sin embargo, todos estos cambios en la estructura y aparejo, harían el yate mucho más fácil y cómodo de navegar. Finalmente, las características principales de los yates quedaron intactas, excepto los dos mástiles y los crucetas, que se hicieron en carbono, material no aceptado por el CIM en la categoría de yates clásicos. Por esta razón, en las regatas CIM, el Sea Lion compite en la categoría "Espíritu de Tradición".

ters". When Kompira Sama appeared on the screen, he didn't recognize her at first. What caught his attention was the number 190 marked on the main sail. He immediately knew that she was the old family yacht. In May, he travelled to Greece and after four days of pretty much frustrating sailing, given that the Kompira Sama didn't remind him much of his mother's impeccable Sea Lion, he decided to buy her and restore her to her former glory. After a year of negotiations, with the support of Greek broker Costa Lourandakis of Athens, the Sea Lion was bought in 2009.

DECISION MAKING

Once the yacht was bought and all the possible alternatives were considered, Mello had to take two important decisions: the scope of the restoration process and in which shipyard it should be carried out. As for the former, he opted for a total reconstruction, maintaining the original spirit but introducing a hight level of modernization as for equipment, rig and interiors, entrusting the project to his friend Tony Castro, a great Portuguese engineer who lives in England. It wasn't an easy decision, as CIM rules, whose rating system is used in the most important regattas held in the Mediterranean, strongly penalize all those elements that don't respect the yacht's original design and construction. However, all these changes in the structure and rig, would have made the yacht much easier and more comfortable to sail. Finally, the main characteristics of the yachts remained untouched, except for the two masts and the spreaders, which were made in carbon, a material not accepted by the CIM in the classic yachts' category. Reason why, in CIM regattas, the Sea Lion competes in the "Spirit of Tradition" category.

As for the shipyard, and given that no one in Portugal could carry out such a complex restoration project in a reasonable time, Mello chose the British Southampton Yacht Services shipyard, which belongs to the Oyster group and restored some of the most legendary yachts, including Cambria, Altair, Tinconderoga, Ashanti, Sojana, Hetairos and the great J class Velsheda.

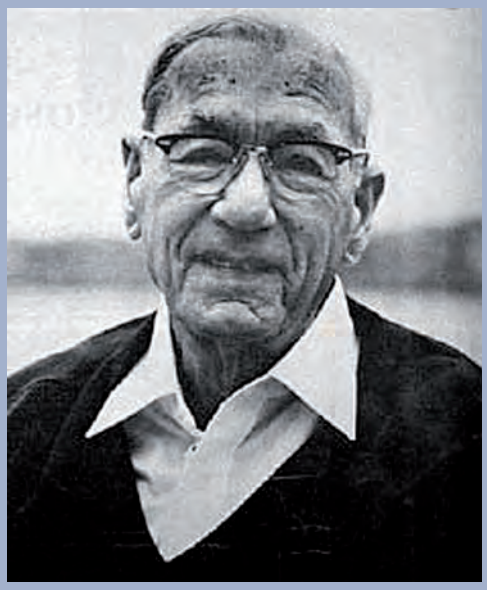
SAILING TO ENGLAND

Once the decisions were taken, the first problem that arouse was that no merchant ship could take the Sea Lion from Greece to England. However, there was another option, much riskier: undertaking the 3500-mile journey to Hamble, England, with the boat in her awful conditions. Mello turned to his friend and well-renowned skipper, Pablo Benjumeda who, with his extensive experience in ocean navigation, accepted the challenge. Cancelling the boat from the Greek register and registering her in Portugal was also very puzzling. It turned out to be a really hard and expensive process as it took the legal team no less than two-hundred hours to solve it. The journey from Greece to the first stop in Palma de Mallorca only confirmed the awful conditions the yacht was in. Water infiltration due to a highly deteriorated deck and the poor condition of the main mast, which forced the crew to lower the sail, didn't make sailing any easier. The last part of this first leg was further complicated by a considerable infiltration from the shaft, which forced the crew to be constantly removing water. After having made some provisional repairs, the journey continued from Palma by engine and with no automatic pilot, making a first stop in Lagos to refuel. Lisbon had to be avoided, as the six months provisional register and the navigation licence would require a complete inspection for the definite registration of



MANUEL CHAMPALIMAUD

EL DISEÑADOR, DISCÍPULO DE UN GRAN MAESTRO | THE DESIGNER, APPRENTICE OF A GRAND MASTER



Carl Alberg, nacido en Suecia en 1900 y autor de los planos del Sea Lion, fue un diseñador sueco formado en la Chalmers University de Gothenburg. En 1925 se trasladó a Lynn, en el Estado de Massachusetts (USA), y empezó su carrera trabajando para la empresa General Dynamics in Quincy, dedicada a la elaboración de jarcias y arboladuras. Al poco tiempo, se trasladó al astillero George Lawley and Son Corp. en Neponset, donde se dedicó a la fabricación de palos. Allí conoció al gran diseñador americano John Alden, quién lo contrató para su estudio. Trabajó con él durante varios años, que se vieron interrumpidos por la Segunda Guerra Mundial, tiempo en que trabajó para la Navy norteamericana en los astilleros de Charleston. Después de la contienda, volvió al estudio de Alden hasta que, en 1946, decidió establecerse por su cuenta. Su buena formación en Suecia, la influencia del gran Alden y la buena sintonía y amistad surgida entre ambos, fueron un espaldarazo para su carrera. El propio Carl había manifestado con respecto a su valedor: “Disfruté mucho trabajando con John Alden. Era un tipo maravilloso, agradable, tranquilo, que nunca se exaltaba, y aprendí bastante trabajando con él. Sus diseños eran siempre conservadores y le daba mucha importancia a la buena navegabilidad de sus carenas y a la comodidad. Eso es más o menos lo que intenté hacer yo con mis barcos”.
Aunque su carrera empezó diseñando barcos de madera, en la década de los cincuenta, con la revolución de las primeras construcciones en fibra, Alberg diseñó numerosos barcos de gran éxito para reputados astilleros. Quizá su diseño más famoso fue el Alberg 30, pequeño crucero-regata del que se construyeron nada menos que setecientas cincuenta unidades. Hizo diseños, entre otros, para los astilleros Pearson, Bristol y Cape Dory Yachts. Para estos últimos, diseñó diez modelos diferentes.
Carl Alberg murió con ochenta y seis años en agosto de 1986 en su casa de Marblehead en Massachusetts. Su exitosa y dilatada carrera, queda avalada por las más de diez mil unidades construidas por distintos astilleros, basadas en sus cincuenta y seis diseños.

Carl Alberg, born in Sweden in 1900 and designer of the Sea Lion, studied at Chalmers University in Gothenburg. In 1925 he moved to Lynn, in Massachusetts (US), and begun his career working at General Dynamics in Quincy, firm specialized in rigging production. Shortly after, he started to work at shipyard George Lawley and Son Corporation in Neponset, where he specialized in mast manufacturing. There he met great US naval architect John Alden, who hired him as designer in his studio. He worked for Alden for several years, which were interrupted by the Second World War, during which Alberg worked for the US Navy in the shipyards at Charleston. After the conflict, he went back to work for Alden until, in 1946, he established his own design studio. His good Swedish academic education, the influence of the great Alden and the great relationship and friendship established between the two of them, boosted his career. Carl had said about his mentor: "I enjoyed greatly working with John Alden. He was an amazing person, nice, calm, he never got nervous, and I learned a lot when I worked for him. His designs were always conservative, giving great importance to the seaworthiness of the hulls and to comfort. That is more or less the same approach I used in the design of my yachts".
Although his career began designing wooden boats, in the fifties, with the advent of the first fibre builds, Alberg designed numerous successful yachts for well-known boatyards. Probably, his most famous design was the Alberg 30, a small cruiser-regatta of which non less than 750 units were built. He designed yachts for numerous boatyards, including Pearson, Bristol and Cape Dory Yachts. For the latter, he designed ten different models.
Carl Alberg died in August 1986, at age eighty-six, at his house in Marblehead, Massachusetts. His successful and long career is backed by the more than ten thousand units built by different boatyards using his fifty-six designs.

do en Inglaterra. No fue una decisión fácil, ya que el reglamento del CIM, cuyo sistema de hándicap se utiliza en las regatas más importantes del Mediterráneo, penaliza de forma importante todos los elementos que se desvíen del diseño y construcción originales. A cambio, con todas las modificaciones planteadas, tanto en su estructura como en su arboladura, se iba a conseguir un barco mucho más fácil y cómodo de navegar. Las características principales del barco se mantuvieron intactas, a excepción de sus mástiles y jarcia de carbono, que el CIM no admite en la categoría de clásicos y por lo que el Sea Lion, en las regatas CIM, participa en la categoría "Espíritu de Tradición".

En cuanto al astillero, al no encontrar en Portugal quien pudiera realizar un pro-

the yacht, so from this port of Algarve, the yacht set sail to Bayona, in the South of Galicia. Finally, the Sea Lion reached Hamble on August 31st.

THE PROCESS BEGINS

Once at the yard, the restoration process begun. The whole yacht was taken apart and a thorough inspection of the entire structure was carried out. Numerous of the original oak frames were broken and replaced by new laminated iroko frames, with the objective of improving the grip of the epoxy glue. The lining was also replaced with one with four double diagonal layers. The original one was among the first in the world to have been built with double layer, but unfortunately, the water infiltration between the two layers had had devastating effects. A new teak deck was fitted on a high-quality marine board, which was secured to the original beams to which some modifications were made due to the new interior layout. Respecting the original lines, the entrance hatch was built new and finished with a classic Epifanes varnish on the sides and enamel on the roof. The cockpit was totally restyled. Preserving the original binnacle, a new compass of the brand Danforth was fitted, perfectly reproducing the design of the 1938 model. Originally manoeuvred from the cockpit, the mainsheet traveller is now mounted on the roof of the entrance hatch, with a special fitting to withstand the great strain, thus obtaining an uncluttered cockpit. The transmission of the rudder was changed to fit an electric automatic pilot and an emergency tiller. Impressive deck fittings were custom made and the hardware is from Harken and Lewmar. In order to considerably improve performance, completely new, much lighter, carbon masts and spreaders were fitted, with a reduction of one-thousand kilos with respect to the original masts. The

JAIME DE PABLOS





Georg Abeking y Henry Rasmussen fundaron el astillero en Lemwerder en 1907 | Georg Abeking and Henry Rasmussen established the shipyard in Lemwerder in 1907.

Abeking & Rasmussen, considerado como uno de los mejores astilleros del mundo, fue fundado por George Abeking y Henry Rasmussen en 1907 estableciéndose en Lemwerder, cerca de la ciudad de Bremen, sobre el rio Weser. Durante la Segunda Guerra Mundial, el gobierno alemán lo utilizó para construir un buen número de barcos para su Armada, lo que sin duda contribuyó a su supervivencia. Tras la derrota alemana y la rápida recuperación económica posterior, el astillero se especializó en la construcción de yates y su fama fue en aumento, siendo pronto el elegido por los mejores arquitectos navales del momento, para construir algunos de sus mejores diseños, como el Minots Light, de John Alden para Clarence Warden, botado en 1950; el Germania VI para Alfried Krupp, de Olin Stephens construido en 1963 en aluminio soldado; el Palawan para Tom Watson, del gabinete Sparkman & Stephens, o los legendarios yawl Concordia, diseñados por C. Raymond Hunt en 1938, de los que se construyeron ciento tres unidades en total, noventa y nueve de las cuales en el astillero alemán, la mayoría para el mercado norteamericano. Tampoco podemos olvidar al Optimist, diseño de Dick Carter para Georg Kohler que, con Hans Beilken, fue dos veces Campeón del Mundo en la One Ton Cup. Estos son algunos ejemplos de los innumerables barcos construidos por este legendario astillero, que hoy sigue construyendo grandes barcos con la altísima calidad de siempre.

Abeking & Rasmussen was established by George Abeking and Henry Rasmussen in 1907 in Lemwerder, close to the city of Bremen, on the Weser river. During World War II, the German government used it to build numerous ships for its Armada, which undoubtedly contributed to the boatyard's survival. Following the German fall and the subsequent fast economic recovery, the boatyard specialized in the construction of pleasure yachts, expanding its renown to the point that the best naval architects of the time chose it to build some of their most outstanding designs, including yachts such as Minots Light, designed by John Alden for Clarence Warden and launched in 1950; Germania VI for Alfried Krupp of Olin Stephens and built in welded aluminium in 1963; Palawan, for Tom Watson, designed by the studio Sparkman & Stephens, or legendary yawl Concordia, designed by C. Raymond Hunt in 1938, of which 103 units were built, 99 of which in the German shipyard mainly for the US market. And let's not forget the Optimist, designed by Dick Carter for Georg Kohler who, with Hans Beilken, was a two-time One Ton Cup World Champion. These are just some examples of the numerous yachts built by this legendary boatyard, which continues to create large yachts boasting, as always, the highest standards of quality.

yecto tan complejo, en un tiempo razonable, eligió al Southampton Yacht Services de Inglaterra, perteneciente al grupo Oyster y artífices de la restauración de barcos legendarios, como Cambria, Altair, Tinconderoga, Ashanti, Sojana, Hetairos o el gran clase J, Velsheda.

NAVEGANDO HASTA INGLATERRA

Una vez tomadas tales decisiones, el primer problema que se presentó fue el de su transporte desde Grecia, ya que no se encontraba ningún barco mercante que lo pudiera realizar. Quedaba una segunda opción, mucho más arriesgada, que era la de acometer una navegación de 3.500 millas hasta Hamble, en Inglaterra, con el barco en unas condiciones bastante dudosas. Para ello, Manuel recurrió a su amigo y gran navegante gaditano Pablo Benjumeda, patrón de reconocida solvencia y con mucha experiencia en navegaciones oceánicas. Otro problema no menor, aunque éste de tipo administrativo, fue dar de baja el barco en el registro griego y abanderar el barco en Portugal, proceso realmente difícil y costoso y que requirió nada menos que doscientas horas de un equipo jurídico para solventarlo. La navegación desde Grecia hasta su primera escala en Palma de Mallorca, no hizo más que confirmar las pésimas condiciones del barco. Las entradas de agua por una cubierta muy deteriorada y el mal estado del palo mayor, que obligó a arriar la vela, no facilitaron mucho la navegación. La última parte de esta primera etapa se complicó con una importante vía de agua por el eje, que obligó a achicar de forma permanente. Hechas las mínimas reparaciones de fortuna, se continuó la navegación desde Palma, siempre a motor y sin piloto automático, haciendo una primera escala en Lagos para repostar. Había que evitar Lisboa, ya que la situación del registro provisional de seis meses del barco en Portugal y la licencia de navegación exigirían una total inspección para su registro definitivo por lo que, desde este puerto del Algarve, se navegó hasta Bayona, en el sur de Galicia. Finalmente, el barco llegó a Hamble, sin novedad, el último día de agosto.







SE INICIA EL PROCESO DE RESTAURACIÓN

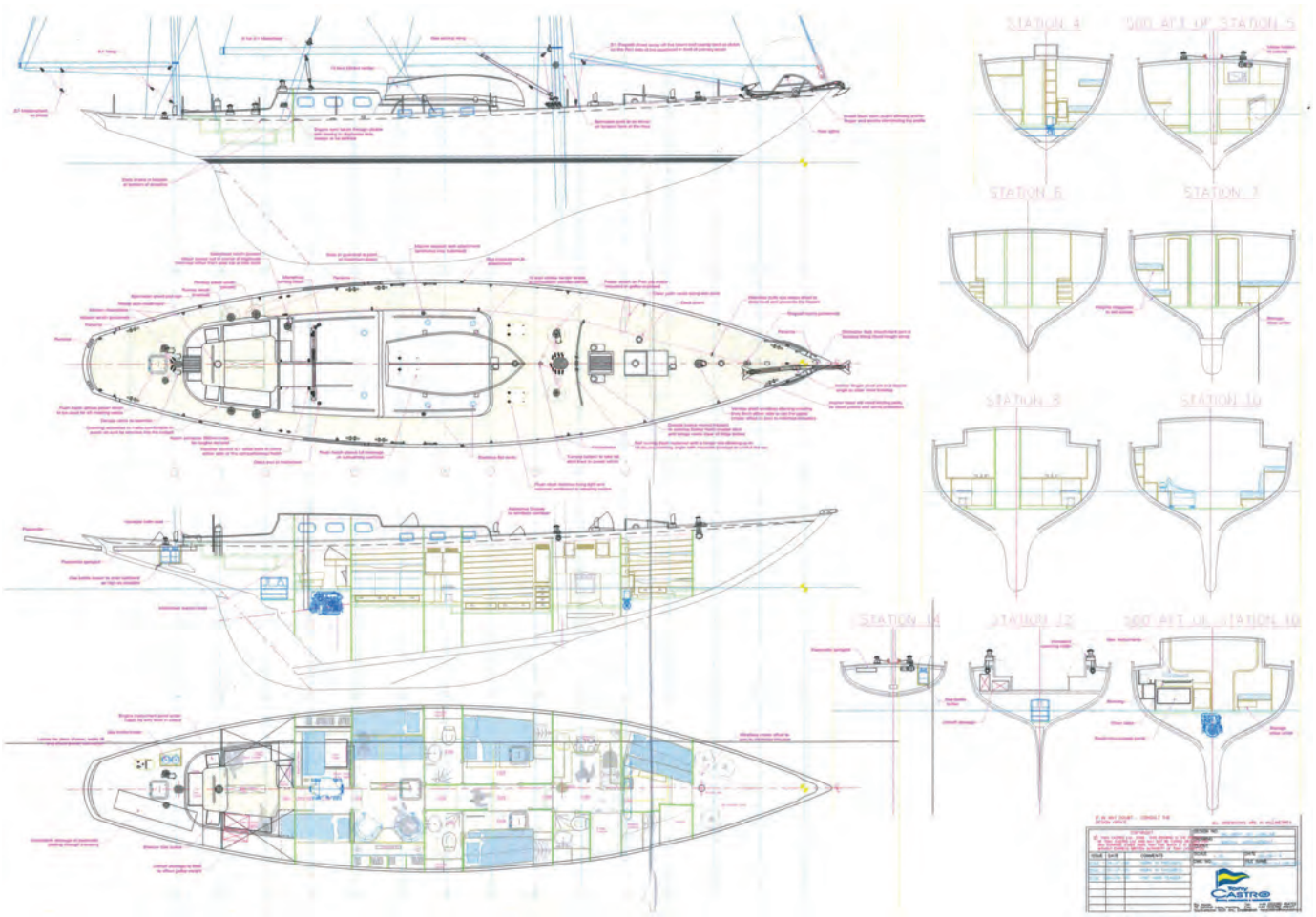
Con el barco ya en el astillero, se inició el proceso de restauración, desmantelando todo el barco y realizando una meticulosa inspección de toda su estructura. Se encontró que numerosas cuadernas, de las originales de roble, estaban quebradas, teniéndolas que sustituir por otras nuevas, laminadas en iroko, con objeto de mejorar el agarre de la cola epoxica y cambiando a su vez el forro original por uno de cuatro capas en doble diagonal. El original era de los primeros construidos en doble forro en el mundo pero, desgraciadamente, la filtración de agua entre ambas capas había causado estragos. Se le instaló una nueva cubierta en teca sobre un soporte de tablero marino de alta calidad, fijado a los baos originales con algunas modificaciones necesarias, debido a la nueva distribución interior. Se construyó un nuevo tambucho, respetando la fisonomía original con acabados en barniz Epifanes clásico para los costados y techo esmaltado. La bañera se rehízo totalmente, manteniendo la bitácora original, y se pudo conseguir un nuevo compás de la casa Danforth, con el mismo diseño que el del año 1938. La escota de la mayor, originalmente en la bañera, se reinstaló sobre el techo del tambucho, con un herraje especial para soportar la gran tensión, consiguiendo con ello una bañera mucho más despejada. Se modificó la trasmisión del timón para instalar un piloto automático eléctrico y una caña de emergencia. Se fabricaron a medida magníficos herrajes especiales de cubierta y la maniobra se equipó con herrajes Harken y Lewmar. Se decidió optar por una arboladura totalmente nueva, mucho más ligera, con objeto de mejorar las prestaciones de navegación de forma muy considerable. Se arbolaron palos y jarcia de carbono, que redujeron en mil kilos en altura el peso de los palos originales. El acabado en blanco de los mismos ha permitido mantener un aspecto clásico, a pesar de su modernidad. Se instaló un nuevo motor diésel de mayor potencia, un Yanmar de 190 HP con una hélice también de mayor tamaño, que obligó a modificar los herrajes del timón para alojarla. Un generador Onan de 11KW cubre ampliamente las necesidades eléctricas de a bordo y se realizaron nuevas instalaciones de fontanería, electricidad y aire acondicionado, así con nuevos tanques para gasoil, agua y aguas residuales, instalando a su vez sistemas de navegación modernos, radar y piloto automático, iluminación de led y hélice de proa. La distribución interior fue totalmente rediseñada y, aparte de su extraordinaria belleza y calidad - destacando su carpintería en caoba de Brasil – proporciona un gran confort, con un aprovechamiento del espacio in-



mejorable, que permite disponer de tres baños y de una magnífica cocina a proa. Una vez finalizado el proceso de remodelación, las pruebas de mar fueron ampliamente satisfactorias, en todos los aspectos, fijando su base en el magnífico Club Naval de Cascáis. En definitiva, no cabe la menor duda de que la altísima calidad del trabajo realizado y la infinidad de detalles singulares que el armador decidió incluir, hacen del Sea Lion un barco muy especial.

choice of a white finish for the modern masts and spreaders gives them a more classic look. She was equipped with a new, more powerful diesel engine, a Yanman 190hp, as well as with a larger propeller, which led to modifying the fitting of the rudder to house it. An Onan 11KW generator perfectly covers the electrical needs on board. New hydraulic and electric installations were fitted as well as an air conditioning system and new fuel, water and black water tanks. Additionally, she was equipped with new and modern navigation systems, including radar, automatic pilot, led lighting and bow thruster. The interior layout was entirely restyled and other than being extremely beautiful and warm - boasting outstanding Brazilian mahogany woodwork - the excellent use of space provides superior comfort as owner and guests enjoy three bathrooms and a beautiful galley forward.
Once the renovation works were over, the sea trials were an all-round success. With home port in the beautiful Club Naval of Cascáis, there is no doubt that the high quality of the works carried out, and the numerous unique details introduced by the owner, make of the Sea Lion a truly special yacht.

Sea Lion
Yalw Bermudiano | Bermuda Yalw
Eslora total | LOA 20.44 m · Eslora de flotación | Waterline length 14.11 m · Manga máxima | Maximum beam 4.52 m · Calado máximo | Maximum draft 2.93 m · Desplazamiento | Displacement 43 T · Motor | Engine Yanmar (190HP) · Diseñador | Designer Carl Alberg, Boston, Massachussetts, USA · Astillero | Shipyard Abeking & Rasmussen, Lemwerde, 1952 Alemania | Germany · Superficie vélica | Sail area: Genova 112,65 m^2 - Mayor | Main sail 121.2 m^2 - Estay de mesana | Mizzen stay 52 m^2 - Mesana | Mizzen 37 m^2 - Spinaker 220 m^2



MEDICIONES. El CIM a examen

El CIM (Comité Internacional del Mediterráneo), fundado en 1926 por el Yacht Cub de Francia, el Yacht Club Italiano y el Real Club Náutico de Barcelona, es el organismo que regula el sistema de medición, específico para barcos de época y clásicos que se utiliza en las regatas más importantes del Mediterráneo, como las que conforman el Trofeo Mare Nostrum.

El reglamento de este sistema de medición está sujeto a modificaciones cada cuatro años, en ocasiones de gran importancia, y está basado en una fórmula abierta que contempla una serie de mediciones sobre el mismo barco y unos parámetros a calcular, siendo tan solo medidores autorizados los que dan fe de estos datos, que son trasladados a la hoja de medición, que pasa a contar como certificado de ráting CIM. Lo que este rating, número adimensional, intenta, es equilibrar barcos muy distintos para que puedan competir entre sí, con igualdad de oportunidades.

Tras haber escuchado, en las regatas del pasado año, ciertas quejas no formales sobre los ratings y alguna que otra duda sobre la transparencia de este sistema, desde la AEBEC hemos creído conveniente realizar y publicar unas tablas que nos permitan a todos cotejar, de un vistazo, los datos de todos y cada uno de los barcos que habitualmente regatean en el Mediterráneo. Estos datos son los que figuran en los certificados CIM de la flota publicados en su propia web, o sea que siempre han estado y siguen estando abiertos al público, aunque creemos que mostrándolos de este modo, por apartados y con comentarios sobre cada uno de ellos, podemos contribuir a un mayor entendimiento de cada concepto, de cada medición.

Con este trabajo, lo que pretendemos desde AEBEC es aportar un poco más de transparencia al sistema de ráting del CIM y contribuir a que se entienda mejor, evidenciando igualmente la necesidad de llevar a cabo algunos cambios en el mismo. Seguimos creyendo que, por el momento, es el mejor sistema de medición que existe para barcos clásicos y de época - al haber sido específicamente concebido para compensar, de la mejor manera posible, las grandes diferencias que se dan entre ellos – y que, actualizando algunos de sus parámetros, como el de la medición de la superficie velica ya señalada, tiene incluso espacio para mejorar.

Por Luis Fernández-Cotero vicepresidente de AEBEC

www.aebec.org

MEASUREMENTS
CIM at test

The CIM (International Committee of the Mediterranean), founded in 1926 by the Italian Yacht Club, the French Yacht Club and the Real Club Náutico de Barcelona, is the body that regulates de rating system of vintage and classic yachts used in the most important regattas held in the Mediterranean, as the ones that make up the Mare Nostrum Trophy.

The rules of this rating system are reviewed every four years and in special instances. They are based on an open formula that takes into account a series of parameters and measurements of the yacht. Authorized assessors are the only ones who can certify the above-mentioned data, which will be later included in the rating sheet, which becomes the CIM rating certificate. The objective of this rating, dimensionless number, is to even out the numerous differences that characterize classic and vintage yachts, in order for them to compete against each other with equal opportunities.

Given that at last year's regattas, some boat owners expressed non-formal complains on ratings and some doubts on the transparency of the system, at AEBEC we have thought it useful to create and publish a series of charts to allow all of us to easily cross-check the data of all the boats that normally compete in the Mediterranean. The data is taken from the CIM certificates of the yachts, which are published in the CIM's website and are open to the public. However, we believe that, by publishing them in different charts with comments for each, we can contribute to a better understating of the measurements and the concepts they are based on.

With the presentation of these charts, AEBEC's objective is to bring about more transparency on the CIM's rating system and contribute to a better understanding of the system itself, also highlighting the need to carry out some changes. We continue to believe that, for now, it is the best rating system for classic and vintage yachts - as it has been specifically designed to correct, in the best possible way, their great differences - and that, by updating some of its parameters, as the mentioned sail area measurements, it can be improved.

By Luis Fernández-Cotero Vicepresident of AEBEC

www.aebec.org

Tablas 1.1 y 1.2 - Datos generales

Listado de 21 barcos clásicos y 23 de época, indicando eslora, tipo de aparejo, diseñador, constructor, antigüedad y abanderamiento.

Charts 1.1 & 1.2 - General data

List of 21 classic and 23 vintage yachts showing length, rig, designer, builder, age and flag.

Tabla 1.1 Datos generales barcos clásicos | General data calssic yachts

Nº	Clásicos	L tot.	Aparejo	Diseño / Arch. Naval	Astillero	Año proy.	Botadura	Bandera	CIM Año
1	Nausica	25,70	Yawl marconi	Alan Buchanan	GF Smeeth	1964	1966	Croatia	2018
2	Amazon	22,45	Yawl bermudien	Olin Stephens	Camper & Nicholsons	1972	1072	Maltesa	2018
3	Bakea	17,97	Ketch bermudien	Laurente Giles & Partner	Viudes	1965	1968	Belga	2019
4	Yanira	17,85	Cotre Bermudien	Bjarne Aas	Bjarne Aas	1952	1954	Española	2018
5	Galvana	16,73	Cotre Bermudien	Sparkman & Stephens	Sparkman & Stephens	1974	1976	Española	2019
6	Samarkand	16,60	Yawl bermudien	Olin Stephens	Abeking & Rasmussen	1957	1958	Alemana	2019
7	Dsiparate	16,40	Yawl Bermudien	Agnus Primrose	Carabela SA	1968	1971	Española	2019
8	Nerissa	16,13	Cúter Bermudiano	Arthur Robb	–	1962	1965	Española	2017
9	Giraldilla	15,68	Yawl Bermudiano	Sparkman & Stephens	Sparkman & Stephens	1962	1963	Española	2019
10	Guia	13,84	Sloop Bemidien	Sparkman & Stephens	Gragllеto Trieste	1967	1970	Española	2019
11	Alba	13,10	Yawl Bermudien	Phillip Rhodes	Abekin & Rasmussen	1952	1956	Española	2018
12	Altamar	12,33	Sloop Bemudien	JM Alonso Allende	Udondo	1966	1966	Española	2015
13	Argos	12,16	Sloop Bermudien	Holman & Pye	Carabela SA	1964	1964	Española	2019
14	Margarita esta linda la mar	11,98	Cutter bermudien	Cesare Sangermani	Sangermani	1972	1975	Española	2019
15	Zacapa I	11,02	Sloop bermudien	German Frers	–	1966	1966	Española	2018
16	Kanavel	11,00	Ketch bermudien	Eugène Cornu	SARL Chantiere Nautico	–	1966	Española	2019
17	Baltar	10,95	Sloop Bermudien	Sparkman & Stephens	Sarmiento	1957	1967	Española	2019
18	Kasuje III	10,69	Sloop Bemidien	A. Buchanan	Priors	–	1953	–	2018
19	Diana	10,41	Sloop bermudien	Olle Enderlein	Storebro Brucks	1951	1964	Española	2018
20	Zoe Mai	10,40	Sloop bermudien	Jan Van Der Horst	Sigurd Herbern	1966	2003	Alemana	2019
21	Sabardissa II	10,24	Sloop Bermudien	Sparkman & Stephens	Carabela	1973	1973	Española	2019

Tabla 1.2 Datos generales barcos de época | General data vintage yachts

Nº	Barcos de época	L tot.	Aparejo	Diseño / Arch. Naval	Astillero	Año proy.	Botadura	Bandera	CIM Año
1	Black Swan	33,25	Ketch Aurico	Charles E Nicholson	Camper & Nicholson	1899	1899	Italiana	2019
2	Fredonia	25,70	Goleta Aurica	Fenwick C. Wiliams	John Webb	1932	2004	Inglesa	2018
3	Veronique	24,86	Yawl Aurique	A.R. Luque	A.R. Luque	1907	1907	Inglesa	2019
4	Marigold	23,82	Cutter Aurico	Charles E. Nocholson	Camper & Nicholson	1892	1892	Inglesa	2019
5	Arosa	22,96	Ketch Bermudiano	Alfred Mylne	Bute Slip Dock	1930	1931	Española	2019
6	La Spina	21,47	12 m JI Bermudien	Bittorio Baglietto	Baglietto	1929	1929	Española	2019
7	Niña Luisita	20,92	Goleta bermudien	Vicenzo Vittorio Bagliestto	Baglietto	1929	1932	Inglesa	2018
8	Wiki	19,40	Ketch Bermudiano	Lustrau	Werke	1920	1920	Americana	2018
9	Dione 2	18,00	Yawl Bermidiano	Wiliam Fife	Wilian Fife	1912	1912	Inglesa	2019
10	Islander	17,20	Ketch Bermidiano	A.M Dickie & Son	G.L. Watson & Co	1937	1937	Española	2019
11	Danae	16,98	Yawl Bermudiano	Illingworth & Primrose	Sangermani	1955	1955	Italiana	2018
12	Mercury	15,66	Sloop Bermudiano	Sam Crocker	Simm Brothers	1938	1938	Española	2019
13	Cippino	15,08	Sloop Bermudiano	German Frers	C.N.S.I. G&G	1949	1949	Argentina	2019
14	Joane	15,05	Soolp bermudiano	German Frers		1948	1948	Argentina	2019
15	Sonata	14,90	Côtre bermudien	Jhon G. Alden	FF Pindleton	1937	1937	Española	2019
16	Rosendo	13,56	Sloop Bermudiano	Nicholson	Pau Ferrer	1949	1950	Española	2019
17	Bon Temps	12,77	Ketch Áurico	Pere Nicolau Mandilego	Pere Nicolau Mandilego	1926	1926	Española	2019
18	Freda	12,70	Goleta Aurica	Murray Peterson´s	Calafates	1935	1978	Española	2019
19	Gipsy	11,50	Ketch Aurico	Colin Archer	Echevarrieta y Larriuaga	1927	1927	Espñola	2019
20	Anne Bonny	7,53	Cutter Bermudien	William Fife III	Stoll	1934	2001	Suiza	2018
21	No se	11,17	6M FI Bermudiano	Z. Westin	–	1927	1930	Española	2018
22	Cami II	9,44	Sloop bermudiamno	Nicholson	–	1948	1948	Española	2019
23	DRAC	8,90	6M FI Bermudiano	Johan Anker	Borrensen's Boatyard	1929	1966	Española	2019

Tablas 2.1 y 2.2 Rating

En esta tabla, que proporciona datos básicos como eslora, manga y calado, consta ya el rating de cada barco, calculado según la fórmula del CIM, así como la compensación APM (compensación por millas náutica - APM = 2160 / √(Rátingx3,281) - 258,20), así como el TFC (Factor de corrección del tiempo - TFC = 0,172 x (√Ráting + 2,6)), datos imprescindibles para poder calcular el tiempo que hay que sacarle de ventaja a los contrincantes para ganar, dependiendo de las millas del recorrido a cubrir.

Charts 2.1 & 2.2 Rating

This chart, which shows basic data, such as length, beam and draft, also includes the rating of each yacht, calculated according to CIM's formula, the APM allowance (allowance per nautical miles - APM = 2160 / ı(Ratingx3.281) -258.20) and the TFC (Time correction factor - TFC = 0,172 x (ıRating + 2,6)). This data is essential to calculate the lead time necessary to beat opponents, based on the length of the course.

Tabla 2.1 Rating barcos clásicos | Rating classic yachts

	Barcos Clásicos	año bot.	Eslora T.	Manga	Calado	Rating	APM S/milla	TFC
1	Nausica	1966	25,70	2,13	–	8,355	154,30	0,9444
2	Amazon	1972	22,45	5,25	3,20	14,889	50,80	1,1109
3	Bakea	1968	17,97	4,04	2,20	8,172	159,00	0,9389
4	Yanira	1954	17,85	3,76	2,60	9,097	137,20	0,9660
5	Galvana	1974	16,73	4,26	2,80	13,268	69,20	1,0737
6	Samarkand	1958	16,60	4,03	–	8,673	146,70	0,9537
7	Dsiparate	1971	16,40	3,98	–	8,255	156,90	0,9414
8	Nerissa	1965	16,13	3,81	–	8,881	142,00	0,9600
9	Giraldilla	1963	15,68	3,76	–	8,659	147,00	0,9533
10	Guia	1967	13,84	3,80	2,21	8,530	150,10	0,9496
11	Alba	1952	13,10	3,42	–	6,287	217,40	0,8785
12	Altamar	1966	12,33	3,39	1,80	7,082	189,90	0,9050
13	Argos	1964	12,16	3,35	2,17	6,941	194,40	0,9004
14	Margarita esta linda la mar	1975	11,98	3,71	–	7,424	179,50	0,9159
15	Zacapa I	1966	11,02	3,00	–	5,301	259,70	0,8432
16	Kanavel	1966	11,00	3,13	–	4,693	292,20	0,8198
17	Baltar	1967	10,95	2,84	1,44	6,246	218,90	0,8771
18	Kasuje III	1953	10,69	2,61	1,80	5,504	250,10	0,8507
19	Diana	1964	10,41	2,92	–	5,833	235,50	0,8626
20	Zoe Mai	2003	10,40	2,80	1,70	6,034	227,30	0,8697
21	Sabardissa II	1973	10,24	3,00	–	6,503	209,40	0,8858

Tabla 2.2 Rating barcos de época| Rating vintage yachts

	Barcos de época	año bot.	Eslora T.	Manga	Calado	Rating	APM S/milla	TFC
1	Black Swan	1899	33,25	6,00	4,10	10,602	108,00	1,0073
2	Fredonia	1932	25,70	4,43	–	8,290	156,00	0,9424
3	Veronique	1907	24,86	3,90	2,80	6,721	201,80	0,8931
4	Marigold	1892	23,82	3,79	2,67	6,052	226,50	0,8703
5	Arosa	1930	22,96	4,80	–	7,427	179,40	0,9159
6	La Spina	1929	21,47	3,89	–	11,888	87,70	1,0402
7	Niña Luisita	1932	20,92	4,28	2,43	7,347	181,70	0,9134
8	Wiki	1920	19,40	4,20	–	7,483	177,70	0,9177
9	Dione 2	1912	18,00	3,54	2,50	7,848	167,50	0,9290
10	Islander	1937	17,20	3,86	–	6,631	204,90	0,8901
11	Danae	1955	16,98	3,72	–	9,164	135,70	0,9679
12	Mercury	1938	15,66	3,80	1,90	7,176	186,90	0,9080
13	Cippino	1949	15,08	3,42	–	7,098	189,40	0,9054
14	Joane	1948	15,05	3,49	2,10	6,837	197,90	0,8969
15	Sonata	1937	14,90	3,65	1,89	7,170	187,10	0,9078
16	Rosendo	1949	13,56	3,56	–	6,878	196,50	0,8983
17	Bon Temps	1926	12,77	3,44	–	4,985	275,90	0,8312
18	Freda	1935	12,70	3,70	–	5,540	248,40	0,8521
19	Gipsy	1927	11,50	3,52	2,00	4,530	302,10	0,8133
20	Anne Bonny	1934	7,53	1,90	–	4,927	279,00	0,8290
21	No se	1927	11,17	1,82	–	8,246	157,10	0,9411
22	Cami II	1948	9,44	2,75	–	4,208	323,10	0,8000
23	DRAC	1929	8,90	1,96	–	6,279	217,70	0,8782

Tabla 3.1 y 3.2
Medidas del aparejo

De gran interés, ya que de estos datos se deduce la superficie vélica que es, en realidad, el motor impulsor del barco. En la tabla 3.2, correspondiente a los barcos de época, hemos recortado algunos paramentos para no extenderla excesivamente.

Es precisamente éste uno de los apartados que suscitan más quejas por parte de ciertos armadores que opinan que si disponemos de los medios para hacerlo y, de hecho, ya se hace en otros sistemas de medición ¿porqué no medir directamente las velas y con ello tener un dato real de la superficie vélica - siendo éste uno de los parámetros fundamentales dentro de la fórmula - en lugar de limitarse a tomar como base las medidas del aparejo? Esto nos ha impulsado a llevar a cabo una interesante prueba, que queda reflejada en la tabla 4.1.

Tabla 3.1 Medidas aparejo barcos clásicos | Rig length classic yachts

	Barcos Clásicos	Eslora T.	I	j	P	E	mP	mE
1	Nausica	25,70	12,10	4,20	10,09	4,23	5,10	2,10
2	Amazon	22,45	26,55	8,68	24,66	8,30	10,13	3,98
3	Bakea	17,97	18,00	6,83	16,80	6,88	9,90	4,00
4	Yanira	17,85	19,30	6,63	18,57	7,00	7,15	2,43
5	Galvana	16,73	19,96	6,68	18,05	4,85	–	–
6	Samarkand	16,60	18,10	6,15	16,70	6,75	8,75	3,05
7	Disparate	16,40	15,00	5,40	13,70	4,45	–	–
8	Nerissa	16,13	18,29	6,34	16,48	6,05	–	–
9	Giraldilla	15,68	17,40	5,61	15,52	6,45	8,68	2,73
10	Guia	13,84	17,14	5,70	15,17	4,57	–	–
11	Alba	13,10	13,59	4,77	12,94	5,55	6,51	2,36
12	Altamar	12,33	12,77	5,20	12,39	3,40	–	–
13	Argos	12,16	15,26	4,76	13,56	5,27	–	–
14	Margarita esta linda la mar	11,98	16,08	4,26	15,03	3,88	–	–
15	Zacapa I	11,02	11,20	4,28	11,45	5,10	–	–
16	Kanavel	11,00	12,38	3,67	10,92	4,04	7,10	3,02
17	Baltar	10,95	12,24	4,25	10,78	4,60	–	–
18	Kasuje III	10,69	10,22	3,52	11,85	4,70	–	–
19	Diana	10,41	11,90	3,88	10,39	4,37	–	–
20	Zoe Mai	10,40	11,81	3,52	12,44	4,73	–	–
21	Sabardissa II	10,24	12,92	4,15	12,05	3,46	–	–

Charts 3.1 & 3.2 - Rig length

This chart is of great interest, given that this data is used to calculate the sail area, which is the yacht's driving force. In chart 3.2, which relates to vintage yachts, we have eliminated certain parameters not to make it too long.

This is one of the points that cause most complains, as some boat owners suggest that, if we have the means to do so and given that it is already done in other rating systems, why doesn't the CIM's rating system include the measurements of the sails in order to have real data on the sail area, considering that this is one of the main parameters within the formula, instead of only taking into account the length of the rig to calculate the sail area? This question has led us to carry out an interesting experiment shown in chart 4.1.

Tabla 3.2 Medidas aparejo barcos de época | Rig length vintage yachts

	Barcos de época	Eslora T.	I	j	P	E	Es	F	Ef	mP	mE	mEs	mF	mEf
1	Black Swan	33,25	29,10	16,80	11,65	12,50	7,25	15,50	7,25	16,39	9,55	7,00	11,03	7,00
2	Fredonia	25,70	11,34	7,52	8,00	8,30	–	–	–	–	–	–	–	–
3	Veronique	24,86	19,87	10,15	8,80	9,50	8,25	9,65	8,25	5,18	4,84	3,65		
4	Marigold	23,82	18.00	11,00	8,80	12,30	7,60	12,90	10,70	–	–	–	–	–
5	Arosa	22,96	23,41	7,65	21,59	8,26	–	–	–	13,23	4,32	–	–	–
6	La Spina	21,47	18,75	5,31	23,50	11,00	–	–	–	–	–	–	–	–
7	Niña Luisita	20,92	14,05	7,95	19,76	10,40	–	–	–	–	–	–	–	–
8	Wiki	19,40	19,65	7,47	18,30	6,90	–	–	–	11,45	4,65	–	–	–
9	Dione 2	18,00	18,21	7,58	16,96	7,62	–	–	–	9,19	3,67	–	–	–
10	Islander	17,20	18,74	8,06	17,30	6,84	–	–	–	9,67	4,31	–	–	–
11	Danae	16,98	18,45	4,85	17,14	6,38	–	–	–	9,83	3,18	–	–	–
12	Mercury	15,66	19,24	6,24	17,70	7,78	–	–	–	–	–	–	–	–
13	Cippino	15,08	16,75	6,06	15,04	6,42	–	–	–	–	–	–	–	–
14	Joane	15,05	14,61	5,57	15,49	6,68	–	–	–	–	–	–	–	–
15	Sonata	14,90	18,27	5,48	17,20	7,49	–	–	–	–	–	–	–	–
16	Rosendo	13,56	15,00	4,95	14,25	5,70	–	–	–	–	–	–	–	–
17	Bon Temps	12,77	13,55	5,81	5,44	6,75	6,20	5,89	6,20	6,27	3,58	–	–	–
18	Freda	12,70	10,18	6,00	10,50	7,15	4,20	4,73	4,20	–	–	–	–	–
19	Gipsy	11,50	9,90	6,30	7,45	4,55	3,45	5,79	3,45	5,25	3,63	2,45	3,70	2,45
20	Anne Bonny	7,53	6,90	2,48	8,82	4,21	–	–	–	–	–	–	–	–
21	No se	11,17	9,35	2,50	13,00	5,25	–	–	–	–	–	–	–	–
22	Cami II	9,44	10,81	3,46	10,24	4,00	–	–	–	–	–	–	–	–
23	DRAC	8,90	6,65	1,83	9,28	3,51	–	–	–	–	–	–	–	–

Tabla 4.1 y 4.2
Superficie vélica

Lo que hemos hecho ha sido añadir en la tabla 4.1 - en la que consta la superficie vélica de la flota de clásicos, tras el cálculo efectuado partiendo de las medidas del aparejo que constaban en las tablas anteriores - la medición real, certificada por un medidor autorizado, de las velas de tres barcos de diferentes esloras, y que hemos resaltado en rojo. Los resultados de esta medición directa no han podido ser más explícitos y nos llevan a concluir que la diferencia - en un apartado tan importante como el de la superficie vélica - entre lo estimado por el sistema basado en el aparejo empleado por el CIM y el de la medición real de las velas, es más que notable y por ello nada despreciable, al estar alrededor del 30%. Esto nos lleva a decir que hay razones objetivas para impulsar una modificación del sistema de cálculo de la superficie velica, que lo haga más cercano a la realidad. Es cierto que pasar a medir las velas supone un gasto adicional para el armador, aunque podría fijarse un periodo transitorio y, además, no son pocos los barcos clásicos que cuentan ya con medición de velas, al correr en otras regatas en las que rigen sistemas de medición que sí exigen este importante dato real.

Tabla 4.1 Superficies velicas barcos clásicos | Sail area classic yachts

	Barcos Clásicos	Eslora T.	T. Proa	V.Mayor	Mesana	Sup. Vélica	V. Medidas	%
1	Nausica	25,70	25,410	21,340	5,355	52,105	–	–
2	Amazon	22,45	115,227	102,339	20,159	237,725	–	–
3	Bakea	17,97	61,470	57,792	19,800	139,062	–	–
4	Yanira	17,85	63,980	64,995	–	128,975	162,910	26,31%
5	Galvana	16,73	66,666	43,771	–	110,438	–	–
6	Samarkand	16,60	55,658	56,363	13,344	125,364	–	–
7	Disparate	16,40	40,500	30,483	8,687	79,670	–	–
8	Nerissa	16,13	57,979	49,852	–	107,831	129,690	20,27%
9	Giraldilla	15,68	48,807	50,052	11,848	110,707	–	–
10	Guia	13,84	48,849	34,663	–	83,512	–	–
11	Alba	13,10	32,412	35,909	7,682	76,002	–	–
12	Altamar	12,33	33,202	21,063	–	54,265	–	–
13	Argos	12,16	36,319	35,731	–	72,049	–	–
14	Margarita esta linda la mar	11,98	34,250	29,158	–	63,409	–	–
15	Zacapa I	11,02	23,968	29,198	–	53,166	–	–
16	Kanavel	11,00	22,717	21,949	10,721	55,388	–	–
17	Baltar	10,95	26,100	24,794	–	50,804	–	–
18	Kasuje III	10,69	17,987	27,848	–	45,835	–	–
19	Diana	10,41	23,086	22,702	–	45,788	–	–
20	Zoe Mai	10,40	21,612	29,421	–	51,033	–	–
21	Sabardissa II	10,24	26,809	20,847	–	47,656	61,220	28,46%

Tabla 4.2 Superficies velicas barcos de época | Sail area vintage yachts

	Barcos de época	Eslora T.	T. Proa	V.Mayor	Escand.	Mesana	Esc. Mesana	Sup. Vélica
1	Black Swan	33,25	244,440	133,350	16,856	136,025	11,582	542,252
2	Fredonia	25,70	42,638	33,200	–	–	–	134,378
3	Veronique	24,86	100,840	94,043	11,942	24,947	–	231,772
4	Marigold	23,82	99,000	103,454	20,705	–	–	223,158
5	Arosa	22,96	89,543	89,167	–	28,577	–	207,287
6	La Spina	21,47	49,781	129,250	–	–	–	179,031
7	Niña Luisita	20,92	55,849	102,752	–	–	–	222,326
8	Wiki	19,40	73,393	63,135	–	26,621	–	163,149
9	Dione 2	18,00	69,016	64,618	–	16,864	–	150,497
10	Islander	17,20	75,522	59,166	–	20,839	–	155,527
11	Danae	16,98	44,471	54,677	–	15,630	–	115,048
12	Mercury	15,66	60,029	68,853	–	–	–	128,882
13	Cippino	15,08	50,711	48,278	–	–	–	98,989
14	Joane	15,05	40,689	51,737	–	–	–	92,435
15	Sonata	14,90	50,060	64,414	–	–	–	114,474
16	Rosendo	13,56	37,125	40,613	–	–	–	77,738
17	Bon Temps	12,77	39,363	44,997	5,478	11,223		101,061
18	Freda	12,70	30,540	61,626	2,980	–	–	138,437
19	Gipsy	11,50	31,185	30,203	2,996	16,613	1,360	82,357
20	Anne Bonny	7,53	8,556	18,566	–	–	–	27,122
21	No se	11,17	11,688	34,125	–	–	–	45,813
22	Cami II	9,44	18,701	20,480	–	–	–	39,181
23	DRAC	8,90	6,218	16,286	–	–	–	22,504

Charts 4.1 & 4.2 - Sail area

In chart 4.1 - the one that includes de sail area of the fleet's classic yachts, measured taking into account the measurements of the rig included in chart 3.1 - we have added a column, in red, in which we feature the real sail area, measured and certified by an authorised assessor, of three yachts of different lengths. The results of these measurements couldn't have been more explicit. They lead us to conclude that the difference - in a parameter as important as the sail area - between the measurements used by CIM, based on the rig length, and the real sail area is striking and by no means negligible, as it is about 30%. This brings us to say that there are objective reasons to modify the way the sail area is calculated in order for it to be closer to reality. It's true that measuring the sails would represent an added expense for the owner, for which a transition period could be agreed. Additionally, more than a few classic yachts already have such measurements as they compete in other regattas that are subject to rating systems that require this important data.

Tabla 5.1 Coeficientes aparejo y ceof Autenticidad barcos clásicos | Authenticity and rig coefficient classic yachts

	Barcos Clásicos	Eslora T.	Aparejo Ca	Antigüedad Pe	Equip	Perfil carena	Corrección cc	Autent.
1	Nausica	25,70	0,750	0,032	0,220	1,000	1,000	1,100
2	Amazon	22,45	0,850	0,048	0,110	1,200	1,000	0,950
3	Bakea	17,97	0,750	0,036	0,010	0,930	1,000	0,984
4	Yanira	17,85	0,890	0,008	0,040	0,950	1,000	0,966
5	Galvana	16,73	0,890	0,060	0,100	1,114	1,100	1,083
6	Samarkand	16,60	0,880	0,016	0,080	0,950	1,000	0,966
7	Disparate	16,40	0,880	0,044	0,110	0,940	1,000	0,950
8	Nerissa	16,13	0,890	0,030	0,080	0,960	1,000	0,986
9	Giraldilla	15,68	0,880	0,026	0,110	0,960	1,000	0,978
10	Guia	13,84	0,890	0,040	0,070	1,118	1,000	0,971
11	Alba	13,10	0,880	0,012	0,050	0,940	1,000	0,943
12	Altamar	12,33	0,890	0,032	0,160	1,072	1,000	0,950
13	Argos	12,16	0,890	0,028	0,110	0,940	1,000	0,962
14	Margarita esta linda la mar	11,98	0,890	0,060	0,020	1,125	1,000	0,961
15	Zacapa I	11,02	0,890	0,032	-0,030	0,920	1,000	1,000
16	Kanavel	11,00	0,750	0,032	0,200	0,920	1,000	0,971
17	Baltar	10,95	0,890	0,034	0,080	0,940	1,000	0,995
18	Kasuje III	10,69	0,890	0,006	0,000	0,980	1,000	0,991
19	Diana	10,41	0,890	0,028	0,100	0,960	1,000	0,970
20	Zoe Mai	10,40	0,890	0,060	-0,020	0,970	1,000	1,000
21	Sabardissa II	10,24	0,890	0,052	0,000	1,200	1,000	1,028

Tabla 5.2 Coeficientes aparejo y ceof Autenticidad barcos de època | Authenticity and rig coefficient vintage yachts

	Bacos de época	Eslora T.	Aparejo Ca	Antigüedad Pe	Equip	Perfil carena	Corrección cc	Autent.
1	Black Swan	33,25	0,650	-0,146	0,010	0,950	1,000	0,970
2	Fredonia	25,70	0,630	0,036	0,240	0,940	1,000	1,141
3	Veronique	24,86	0,750	-0,131	-0,090	0,910	1,000	0,949
4	Marigold	23,82	0,780	-0,153	-0,080	0,910	1,000	0,916
5	Arosa	22,96	0,750	-0,046	0,050	0,940	0,800	0,960
6	La Spina	21,47	1,130	-0,052	0,000	0,950	0,900	0,952
7	Niña Luisita	20,92	0,720	-0,043	-0,120	0,920	1,000	1,000
8	Wiki	19,40	0,890	-0,087	0,010	0,900	1,000	0,942
9	Dione 2	18,00	0,880	-0,116	0,000	0,920	1,000	0,950
10	Islander	17,20	0,750	-0,028	-0,030	0,940	1,000	0,951
11	Danae	16,98	0,880	0,010	-0,010	0,970	1,000	0,960
12	Mercury	15,66	0,890	-0,025	0,000	0,930	0,900	0,200
13	Cippino	15,08	0,890	-0,002	-0,020	0,930	1,000	0,947
14	Joane	15,05	0,890	-0,004	0,020	0,930	1,000	0,949
15	Sonata	14,90	0,890	-0,028	0,000	0,940	0,959	0,931
16	Rosendo	13,56	0,890	0,000	0,030	0,980	1,000	1,000
17	Bon Temps	12,77	0,650	-0,063	-0,110	0,980	1,000	0,998
18	Freda	12,70	0,630	0,012	0,010	0,910	1,000	0,969
19	Gipsy	11,50	0,650	-0,059	0,000	0,940	1,000	0,987
20	Anne Bonny	7,53	0,890	0,034	0,000	1,000	1,000	1,093
21	No se	11,17	1,090	-0,049	0,190	1,000	1,000	0,900
22	Cami II	9,44	0,890	-0,004	0,000	0,940	1,000	0,930
23	DRAC	8,90	1,090	0,032	0,130	0,980	1,000	0,980

Leyenda | Legend

Ca Coeficiente de aparejo | Rigging coeficient

Pe Párametro de edad | Age parameter

cc Coeficiente de corrección | correction coeficient

Para más información sobre el Reglamento CIM, consultar:
For further information on CIM Rules visit:
https://cim-classicyachts.org/regatas/reglamento-cim-2018-2021/

Tablas 5.1 y 5.2 Coeficientes aparejo y autenticidad

Otro apartado que suscita no poca polémica, es el del coeficiente de autenticidad ya que, a pesar de estar debidamente descrito en el reglamento, tiene un cierto componente subjetivo y depende también, en gran parte, de la documentación que se disponga del barco y del conocimiento que de su aspecto original y de sus posteriores restauraciones tenga el medidor encargado de valorarlo. El objetivo de este coeficiente es razonable y loable, ya que intenta fomentar que, en la medida de lo posible, se respete al máximo la originalidad, por el bien general del patrimonio marítimo. Para potenciar la objetividad de este importante factor, sabemos que dentro del CIM se está intentando compartir las valoraciones de este coeficiente entre todos los componentes del Comité de Arqueo.

Charts 5.1 & 5.2 Authenticity and rig coefficient

Another controversial point is the authenticity coefficient as, despite it is duly described in the rules, it is partly subjective and depends greatly on availability of the yacht's documentation and on the assessor's knowledge of the yacht's original design and subsequent restorations. The objective of this coefficient is logical and commendable, as it tries to promote authenticity to safeguard the yachting heritage.

To boost the objectivity of this important parameter, we know that within the CIM the Rating Committee is trying to share the ratings of this coefficient with all its members.

Grace
Un barco con pedigrí



Son muchos los nombres con los que este barco, construido por Camper & Nicholsons en 1928, ha surcado los mares de este planeta, pero el último que se le ha dado ha sido en honor a su más notable y noble armadora, la Princesa Grace de Mónaco, con quién compartió elegancia, belleza y prestigio.

El barco a motor *Grace* puede presumir de un pasado estelar que incluye, entre sus muchos armadores, a príncipes y magnates, además de un periodo al servicio de la Marina Británica. La historia de este barco comienza en 1928 cuando un acaudalado armador argentino, Santiago Soulas, encarga su construcción a los reputados astilleros ingleses Camper & Nicholsons, con base en Southampton. Desde ese entonces cambió de manos unas cuantas veces hasta que, en 1939, al estallar la 2ª Guerra Mundial, fue requisado por la Marina Británica. En su nueva vida se le desnuda de todo lujo superfluo para ser equipado con una potente ametralladora, cañones a lo largo del puente y un carril sobre la popa, para llevar cargas de profundidad de 130 kg. El camarote principal se ve reconvertido en sala de operaciones, una de las suites en sala de radio y la de popa en almacén de municiones. Prestó servicio en la marina a lo largo de toda la 2ª Guerra Mundial, llevando a cabo actos heróicos, como la captura de un buque E del ejército alemán en 1940. Sin embargo, también sufrió graves daños, como en esa ocasión en la que fue ametrallado por un bombardero Dornier 110 causandole importantes daños a la superestructura. Afortunadamente, en esa ocasión, no hubo víctimas, mientras que en otro de sus viajes no corrió igual suerte y una bomba mató a 14 soldados y a un marinero, dejando agu-

GRACE
A yacht with an excellent pedigree

Built in 1928, this Camper & Nicholsons yacht has traversed the waters of this world under many names but her last is in honour of her most regal owner, Her Serene Highness Princess Grace of Monaco, in clear representation of her elegance, beauty and prestige.

Motor Yacht *Grace* boasts an illustrious past, which includes being owned by royalty and millionaires, as well as serving for a period of time in the British Navy. Her story begins back in 1928 when wealthy Argentinean Santiago Soulas com-





(NYT)-MARCH 9)--BRIDE READIED FOR THE WEDDING--This is the yacht "Deo Juvante," owned by Prince Rainier III of Monaco, which is enroute to Toulon, France where it will be repaired and refurbished in preparation for its use at the time of the wedding next month of Prince Rainier and American actress Grace Kelly. The yacht is shown in the harbor at Monte Carlo. (AP Wirephoto)(gfr61440len) 1956.



missions her to the well renowned English shipyard Camper & Nicholsons, in Southampton. Since then, she changes hands several times before being conscripted by the British Royal Navy during the war back in 1939. In her new life she is stripped of her



finery, reinforced, and fitted with 6kg quick-firing gun on the fore deck and a rack on the stern holding 130kg depth charges. Additionally, the main suite is turned into the operations room, another suite into the radio room and the aft suite into an ammunition magazine. She served under the navy throughout World War II, pursuing heroic deeds such as a daring night time capture of a German E-boat in 1940. However, she also suffered severe damage like when a Dornier 110 strafed her, causing damage to the superstructure but luckily no casualties, or when she was hit by a bomb which caused holes in the bow and killed 14 soldiers and one sailor. But on October 1945, when the war was finally over, she was decommissioned and 17 months later was brought back to Camper & Nicholsons to be restored to its former opulence. On September 16, 1947 she was returned to her last owner, Sir Geroge Tilley. Upon his death, in 1951, she was acquired by Aristotle Onassis and remained in his charter fleet for a couple of years until he gave her to Prince Rainier and Princess Grace of Monaco as a wedding gift. It is aboard this 147-foot yacht that Grace Kelly arrives for the first time at the Principality as the future princess Grace on April 12, 1956. Christened by the Royal couple as *Deo Juvente II* - With the help of God, moto of the Grimaldi family - this vessel serves as a honeymoon cocoon during the couple's nuptial cruise, which takes them along the coasts of Corsica and Sardinia. But this romantic voyage was but a short chapter in the vessel's storied history. The royal couple enjoyed the gift until 1958, after which she changed hands and base ports several more times, travelling first to the Caribbean and later to the east coast of the United States. Her new era starts in 2007, when the owners of the travel agency Quasar Expeditions decide to buy this old

jeros de metralla en el casco. En octubre de 1945, cuando por fin termina la contienda, regresa a sus constructores originales, Camper & Nicholsons, donde le devuelven su antigua opulencia. Es el 16 de septiembre de 1947 cuando regresa a manos de su anterior dueño, Sir Gerorge Tilley. A su muerte, en 1951, es Aristóteles Onassis quien lo adquiere a los herederos, entrando a formar parte de su flota de chárter. Dos años más tarde, el magnate griego lo cede al Príncipe Raniero y a la Princesa Grace de Mónaco como regalo de boda y es a bordo de este yate de 44 metros que el 12 de abril de 1956 Grace Kelly hace su entrada oficial en el Principado, como futura Princesa de Mónaco. Rebautizado *Deo Juvante II* - Con la Ayuda de Dios, lema de la casa Grimaldi es también a bordo de este barco que los recién casados realizan su viaje de novios, navegando a lo largo de la costa de Córcega y Cerdeña. Sin embargo, este romántico viaje es uno de los capítulos más cortos en la larga historia de este barco ya que, al cabo de dos años del enlace, la







CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS
TECHNICAL SPECIFICATIONS

Eslora | Length: 44 m · Manga | Beam: 6,73 m · Calado | Draft: 2,49 m · Régimen de crucero | Cruising speed: 10-12 nudos | knots · Pasajeros | Guests: 18 · Tripulación | Crew: 12
Camarotes de hasta | Suites up to: 20 m² · Camarotes | Cabins: 9
Botado | Launched: 1928 · Restaurado | Refurbished: 2017
Astillero | Boat Yard: Camper & Nicholson · Charteada por | Chartered by: Quasar Expeditions

Quasarex.com

principesca pareja decide venderlo. Se suceden unos cuantos cambios de manos y de destinos, viajando varias veces al Caribe y posteriormente a la costa este de los Estados Unidos. Su vida actual comienza en el 2007, cuando los dueños de la agencia de viaje Quasar Expeditions deciden adquirir esta vieja Dama del Mar, que se encuentra en condiciones algo lamentables pero que goza aún de la elegancia de sus líneas y de su fabuloso pedigrí. Después de una importante restauración, el barco navega actualmente por las islas Galápagos, en régimen de chárter y luciendo a popa su nuevo nombre, que no podía ser otro que el de Grace, como merecido homenaje a quién le confirió, aunque fuese por un corto periodo de su vida, todo el glamour propio de un barco principesco.

Lady of the Sea that is in a languished state but nevertheless boasts an elegant hull and excellent pedigree. After a full refurbishment the yacht starts to charter in the Galapagos, where she is headquartered currently, and bestowed her current moniker, Grace, a name that takes her back into her history, to her most elegant times.



SIGUIENDO LOS PASOS DE DARWIN

El barco a motor *Grace* es el barco ideal para explorar las islas Galápagos y sus aguas circundantes, donde numerosas criaturas exóticas viven sin temor al ser humano. Los visitantes podrán disfrutar de una increíble variedad de especies animales, magnificas calas protegidas, praderas submarinas, cráteres convertidos en lagos de agua salada y mucho más a bordo del *M/Y Grace* que puede acomodar a 18 invitados en 9 cabinas con suites de hasta 20 m².



FOLLOWING IN DARWIN'S FOOTSTEPS

The *M/Y Grace* is the ideal adventure yacht to explore the Galapagos islands and the surrounding waters, where numerous exotic and curious creatures have never learned to fear humans. Visitors will discover animal heavens, breathtaking sheltered coves, underwater pastures, saltwater crater lakes and much more aboard *M/Y Grace*, which provides accommodation for 18 guests in 9 cabins with suites of up to 20 m².

La Fórmula internacional y sus clases métricas
La respuesta europea

Si bien en las dos ediciones anteriores de SeaFever dedicábamos sendos artículos a relatar la historia de la gigantesca y elegante Clase J, construida bajo la Fórmula Universal creada en los Estados Unidos de América, ahora consideramos oportuno relatar como se gestó en Europa la muy exitosa Fórmula Internacional, que dió lugar a la aparición de las Clases Métricas, como respuesta a exigencias parecidas.

Por Leonardo García de Vincentiis


1928: 6M Santander.

Coincidiendo con el cambio de siglo, del XIX al XX, ambas fórmulas tuvieron una enorme repercusión en los sistemas de medición que existían en el mundo de la vela deportiva, en ambas orillas del Atlántico y ambas nacieron, tal como ya indicábamos al referirnos a los Clase J, como reacción ante el evidente descontento que existía entre los armadores de todo el mundo, que se quejaban de tener que invertir una ingente cantidad de dinero para costear unos barcos que, tras tan solo una temporada, quedaban totalmente obsoletos para la regata siendo, además, absolutamente inservibles para el crucero.

Como ya explicábamos en nuestros números anteriores, en los Estados Unidos de América fue el gran diseñador Nathanael Herreshoff quién trazó las líneas de lo que iba a ser la Regla Universal (Universal Rule), cuyas diversas clases se distinguían entre sí mediante letras, siendo precisamente la J la que correspondía a la de mayor eslora. Esta nueva regla venía a poner punto final a la evolución vivida en los últimos años hacia lo que los propios americanos llamaban "platillos deslizantes" (skimming



1919: Tonino & Sogalinda, Santander.

dishes) y que hoy en día definiríamos como gigantescas tablas de surf.
Entretanto, en Europa - tanto en Francia, en 1904, como en Inglaterra, Alemania y Dinamarca, en 1907 - caducaban sus respectivas reglas de medición por lo que, aprovechando la coyuntura, los británicos tomaron la iniciativa, proponiendo un proyecto que se debatió en una Conferencia Internacional que tuvo lugar en Londres en el año 1906. A la misma fueron convocados representantes de los principales países involucrados en el mundo de la vela, con el objetivo de crear una regla válida para todo el continente, proyecto sumamente interesante ya que, de lograrse, favorecería el desplazamiento de las flotas, uniendo a Europa a través del deporte. Se trataba, en cierto modo, de emular el espíritu que había llevado al francés Pierre De Coubertin, diez años antes, a resucitar los míticos Juegos Olímpicos. La convocatoria supuso todo un éxito y en la Conferencia participaron Inglaterra, Alemania, Francia, Italia, España, Dinamarca, Holanda, Bélgica, Suecia, Noruega, Finlandia, el Imperio Astro-Húngaro y Suiza. La representación española estuvo presidida por el presidente de la Federación Española de Clubs Náuticos, D. Victoriano López Dóriga, a quién acompañó el Conde de Zubiría, ambos grandes regatistas e impulsores de la vela.
Los ingleses, promotores del proyecto, formaron, junto a alemanes y escandinavos,

THE INTERNATIONAL RULE AND ITS METRIC CLASSES
Europe's response

In the two previous issues of SeaFever we dedicated articles to the history of the majestic and elegant J Class, built following the Universal Rule created in the United States. Now is the time to tell the story of how Europe addressed similar issues and created the successful International Rule and its Metric Classes.

Por Leonardo García de Vincentiis

At the turn of the nineteenth century, both rules had brought significant changes to the existing sports sailing measurements, on both sides of the Atlantic, and both came about, as we mentioned with reference to the J Class, as a reaction to the discontent among boat owners across the world, who complained about having to invest considerable amounts of money to finance boats that after just one season became completely obsolete for use in regattas, and absolutely useless as cruising boats.
As we explained in previous issues, in the United States it was great naval architect Nathanael Herreshoff who drafted what would become the Universal Rule, whose different classes were identified by letters, with the letter J representing the class with the longest boats. This new rule put an end to the evolutions of the last few years, which Americans referred to as "skimming dishes" and today we would call huge surfing boards.
In the meantime, countries in Europe – France in 1904, and England, Germany and Denmark in 1907 – started abandoning their measurement rules. Taking advantage of this situation, the British took the initiative and proposed a project that was discussed during the International Conference held in London in 1906. The event was attended by delegations from the main sailing countries and the objective was to create measurement rules acceptable to all European countries, an extremely interesting project that had the potential to bring fleets together, uniting Europe in the name of sport. In some ways, it evoked the idea that ten years earlier had inspired Frenchman Pierre De Coubertin to bring back the Olympic Games. The event, attended by Great Britain, Germany, France, Italy, Spain, Denmark, the Netherlands, Belgium, Sweden, Norway, Finland, the Austro-Hungarian Empire and Switzerland, was a huge success. The Spanish delegation included the president of the Spanish Federation of Nautical Clubs, Victoriano Ló-

un frente común mientras que los franceses, que ya habían conseguido introducir su regla Godinet en muchos países europeos, entre ellos España, intentaban mantener unas posturas más populares, proponiendo la construcción de barcos mucho más económicos. La diferencia entre unos y otros estribaba en si había que favorecer la libertad de los diseñadores – permitiendo explorar nuevas soluciones tecnológicas, asumiendo el riesgo de seguir en la espiral del crecimiento de costes – o bien encorsetar los diseños fijando unos límites cuyo resultado sería el de unos barcos de desplazamiento pesado pero que, siendo más habitables, permitirían, una vez agotado su recorrido deportivo, ser utilizados como cruceros rápidos, aunque con la desventaja de ser más lentos y caros que los modelos a los que se pretendía sustituir. Finalmente, triunfó esta segunda opción, apoyada por británicos, alemanes y escandinavos e innovaciones como las quillas separadas del casco, los timones independientes de la quilla, las quillas dobles y tantas otras, tuvieron que esperar bastantes años para volver a aparecer. Para llevar a cabo el proyecto aprobado, al año siguiente, 1907, se celebró una nueva reunión, esta vez en París, en la que se ratificó la nueva Fórmula y se acordó que, para gestionarla, era conveniente crear un nuevo organismo, naciendo así la I.Y.R.U. - International Yacht Racing Union- precursora de la ISAF y denominada actualmente World Sailing.
Así fue como nació la Fórmula Internacional, conocida también como Fórmula Métrica, cuyas distintas clases tomaban su nombre en función de su valor de arqueo en metros. Uno de los muchos puntos fuertes de la nueva fórmula, que la distinguía de la Regla Universal americana, era la obligatoriedad de construir los barcos de acuerdo a los escantillones concebidos para ello por los Lloyds británicos, lo que redundó en unas construcciones más robustas y de mayor calidad. Todos los barcos métricos se certificaban por las tres agencias europeas del momento, Lloyds de Londres, Bureau Veritas francés y Germanische Lloyd alemán.



1910: Giralda II & Chirta, 7M.

pez Dóriga, accompanied by the Count of Zubiría, both passionate yachtsmen and sailing enthusiasts.
The British, promoters of the project, formed a united front with the Germans and Scandinavians, while the French, who had already managed to introduce their Godinet rule in many European countries, including Spain, advocated a more popular approach, proposing the construction of much cheaper boats. The difference between the two sides was on whether to give freedom to designers – allowing them to find new technological solutions, with the risk of falling in the spiral of growing costs – or set specific limits, thus building boats with heavy displacements, which thanks to their good habitability could be used as fast cruisers once their sports career was over, but had the disadvantage of being slower and more expensive than the models that they were supposed to replace. At last, the opinion supported by the British, Germans and Scandinavians prevailed and innovations such as the keel separate from the hull, separating the rudder from the keel, twin keels and many others, had to wait quite a while to emerge. The following year, in 1907, a new meeting was held in Paris to ratify the new International Rule. The International Yacht Racing Union (IYRU) – which later changed its name to International Sailing Federation (ISAF) and is currently known as World Sailing – was created to manage the project.
This is how the Intentional Rule – also known as the Metre Rule – came about and its classes took their name from their rating in meters. One of the many strong points of the new rule, in contrast with the American Universal Rule, was the essential requirement of building boats following the scantlings set by Lloyd's of London, which led to the construction of stronger and better quality boats. All metric boats were certified by the three largest bodies at the time:

La nueva fórmula no generó, en principio, gran entusiasmo, ya que los nuevos barcos eran mucho más caros teniendo, además, que sacrificar parte de su velocidad en aras de conseguir una navegación mucho más estable, algo que, por otra parte, era de agradecer, especialmente en las clases mayores. La situación económica europea, caracterizada a principios del siglo XX por una fuerte inflación, tampoco ayudaba y las flotas de todos los países siguieron una fase declinante. Además, a pesar de la adopción de la nueva fórmula, ésta siguió conviviendo con las clases locales, como los Skerry Cruisers escandinavos, los 6,50 "Chemin de Fer" franceses o los Sonderklasse.

Sin embargo, algunas bondades intrínsecas de la Fórmula Métrica consiguieron atraer el interés de muchos armadores que comprendieron que, aunque fuesen más costosos, la vida útil de sus barcos iba a ser mucho más larga y provechosa ya que, dada su mayor habitabilidad y robustez – especialmente en las clases de mayor eslora - iban a poder utilizarlos como crucero durante muchos años.
Las clases previstas originalmente fueron: 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 15, 19, 23 metros y una Clase A, de barcos superiores a los 23 M FI, de la que no se llegó a construir ninguna unidad. La Fórmula sufrió cambios en dos ocasiones, en 1920 y en 1933, dando lugar a la 2ª Fórmula y a la 3ª, aunque

Para referirse a las series Métricas en español, se puede escribir el correspondiente número árabe, seguido o no de una "m" minúscula o mayúscula: 12, 12m o 12M y, a continuación, las siglas FI (Fórmula Internacional): 12FI, 12m FI o 12M FI. También se puede usar la palabra sin más, siempre y cuando sea en mayúscula: un Doce.
En inglés veremos las clases identificadas, la mayoría de las veces, como 12Int. o 12mR (por Racer); en francés 12 JI (Jauge Internationale) y en italiano 12SI (Stazza Internazionale).
In Spanish, reference to Metre Rule boats is made using the number followed, or not, by a lower or upper case "m": 12, 12m or 12M , followed by FI (Fórmula Internacional): "12FI", "12m FI" or "12M FI". Alternatively, in english, the number can be spelled with a capital letter: "Twelve". In English, classes are mostly referred to as "12Int." or "12mR" (Racer); in French, "12 JI" (Jauge Internationale) and in Italian, "12SI" (Stazza Internazionale).

Lloyd's of London, the French Bureau Veritas and the German Germanische Lloyd.
Initially, the new rule was not received with much enthusiasm, as the new boats were a lot more expensive to build and also had to sacrifice speed in exchange for stability, something that was appreciated especially by the longer classes. The state of the European economy at the beginning of the 20th century was defined by a strong inflation, which did not help the situation, and caused fleets in all countries to enter a declining stage. Additionally, despite the introduction of the new rule, its classes continued to live side by side with local classes, such as the Scandinavian Skerry Cruisers, the 6.50 French "Chemin de Fer" and the Sonderklasse.


1926: 8M.

estos cambios no afectaron a todas las clases, ya que algunas de ellas, como los 15M, se extinguieron como consecuencia de la Primera Guerra Mundial. Hasta ese momento, las clases se identificaron en las velas por letras del alfabeto para, a partir de 1920 y al entrar en vigor la segunda versión de la Fórmula, a hacerlo por el número correspondiente a su categoría, debidamente subrayado por un guión bajo, característico de las clases reconocidas internacionalmente. No todas las clases previstas tuvieron el mismo éxito, siendo las primeras en aparecer en los campos de regata las de los Seis, Siete, Diez, Doce, Quince y Diecinueve metros, aunque pronto la de los Siete metros se quedó atrás, así como la de los Diecinueve, de la que tan solo se llegaron a construir dos barcos. Uno de ellos, el Mariquita, aún sigue navegando. Mención aparte merecen los Veintitrés, de los que en los años veinte se construyeron dos, el Cándida y el Astra que, posteriormente, siguieron sus respectivas trayectorias como componentes de la Clase J, estando aún ambos en activo.

Dado que tanto las espectaculares clases 12M y 15M, como las muy deportivas clases 6M y 8M siguen estando en plena actividad, con diversas asociaciones que las sustentan, en próximas ediciones iremos analizando sus respectivas trayectorias, ya que las cuatro clases han tenido, y aún siguen teniendo, un importante peso específico en la historia de la vela deportiva internacional.

Fotos archivo Luis Tourón Figueroa



1909: Tuiga & Encarnita 15M

España fue muy activa en la promoción de las Clases Métricas, principalmente por el especial interés de un gran entusiasta y regatista, el rey D. Alfonso XIII, quién tuvo varias unidades de cada una de las clases métricas que hubo en España y que fueron: 6M,7M, 8M, 10M y 15M. Cabe destacar la aportación extraordinaria de cuatro unidades de la serie de los 15M, el Hispania del propio rey; el Tuiga del Duque de Medinaceli; el Encarnita del Marqués de Cuba y el SLEC del Marqués de Comillas.

Spain was very active in promoting the Metric Classes, mainly because of the great interest of a passionate yachtsman, King Alfonso XIII, who commissioned more than one boat in each of the most popular classes in Spain: 6M, 7M, 8M, 10M and 15M. It is worth mentioning four 15 M Class boats that obtained amazing results: Hispania, owned by the King himself; Tuiga, owned by the Duke of Medinaceli; Encarnita, owned by the Marquis of Cuba; and SLEC, owned by the Marquis of Comillas.

However, some of the intrinsic merits of the Metric Rule managed to attract the interest of significant numbers of boat owners who appreciated the fact that despite being more expensive, the life of these boats would be much longer and rewarding, as their habitability and sturdiness – especially in the case of the longer boats – meant they could be used for cruising for many years to come. Initially, the classes included: 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 15, 19 and 23 metres and an A Class, for boats over 23 M Int., but no boats were ever built in this class. The Rule was amended twice, in 1920 and in 1933, thus creating the 2nd and 3rd version. However, these amendments did not affect all classes, as some of them, such as the 15 M, became extinct after the First World War. Until then, classes where identified with the letter of the alphabet on the sail. Starting in 1920, with the introduction of the second version of the Rule, they were identified by the number of their category, duly underlined, a characteristic of the internationally recognised classes. Not all classes had the same success. The first to appear on the regatta fields where the 6 M, 7 M, 10 M, 12 M, 15 M and 19 M Classes, however, the 7 M and the 19 M soon fell behind, in fact only two boats were built to the 19 M Rule. One of them was Mariquita, still sailing to this day. The 23 M Class deserves a separate mention, as only two boats where built in the 20s, Cándida and Astra, who later joined the J Class, and are both still active.

Considering that the spectacular 12 M and 15 M Classes and the sporty 6 M and 8 M Classes are still very much active, supported by different associations, in our next issues we will look at their stories as they have all played and still play an important role in the history of international sailing sports.

Photos archive Luis Tourón Figueroa



© Nico Martínez

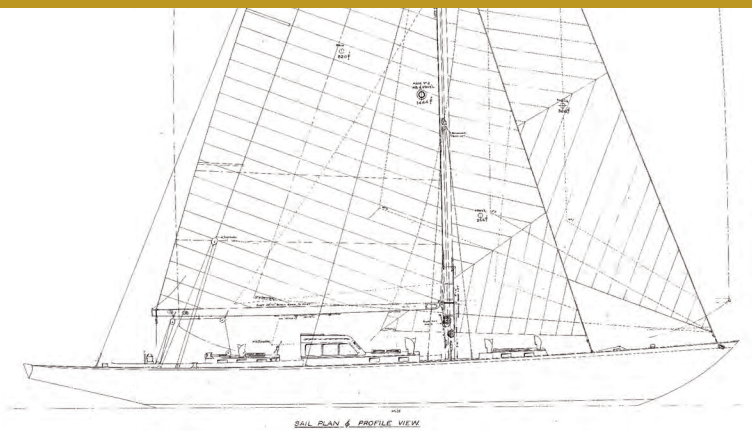
KAHURANGI

CUTTER

Kahurangi

CUTTER

Eslora | Length: 19 m · Manga | Beam: 3,80 m · Calado | Draft: 2,80 m · Construcción | Construction: Percy & Voss (Auckland, Nueva Zelanda) · Diseño | Design: Arthur Cecil Robb · Botadura | Launch: 1952



Arthur Robb fue un diseñador naval que no ha dejado mucho recuerdo fuera de Inglaterra, donde sus barcos aún hoy son muy apreciados. Sus mayores éxitos comerciales los obtuvo colaborando con el astillero taiwanés Cheoy Lee, que construyó un centenar de sus Lion class y unas decenas de yawls de 35 pies, ya sea de madera como de fibra. El "Lion" Siandra ganó tres veces la Sydney-Hobart: dos en absoluto y una en su categoría. Pero Robb fue un espíritu ecléctico y tremendamente creativo, matizado por una preferencia hacia las formas clásicas, de líneas finas y amplios lanzamientos. A él se debe la idea inicial de la lancha de salvamento para pilotos derribados durante la segunda guerra mundial, que se lanzaba desde otro avión con un paracaídas. Robb experimentó con éxito la fórmula de dos quillas paralelas con su Blue Bird II de 1961, ganó una cantidad impresionante de regatas R.O.R.C. con sus Mokoia, Uomie, Ramrod y otros. Cuando diseñó el Kahurangi, que sería su barco de mayor eslora, ya era muy famoso, aunque estuviera trabajando desde tan sólo cinco años. El Kahurangi había sido concebido inicialmente dos metros más corto, según unos principios que más tarde Robb lograría imponer con su exitoso Uomie, pero el patrón del armador se quejó de su estética por lo que Robb, con mucha naturalidad, incrementó los lanzamientos. Se ha dicho que para el Kahurangi, Robb se basó en la Fórmula Internacional de los 12m, pero tanto las dimensiones iniciales como el resultado final están muy alejados de lo que son esos barcos, mucho más regateros y menos adecuados para navegación oceánica. Probablemente, Robb lo diseñó para la Clase A de regatas de Nueva Zelanda y quizás pensando asimismo en la clase Internacional CR. La estructura del Kahurangi es de la máxima robustez para la época, con forro de tres estratos de pino kauri - árbol altísimo y de madera fina y sin nudos - reforzado por tres palmejares, sin más cuadernas que las que contrastan los esfuerzos de la zona del palo. En Auckland, Kahurangi fue, durante muchas décadas, el buque insignia del Royal New Zealand Yacht Squadron y ganó muchísimas regatas mereciéndose su fama de invencible (¡como muchos otros diseños de Robb en las diferentes clases en que diseñó barcos!). Su nombre sigue todavía vivo en esa ciudad, dónde hay una calle dedicada a él y una escultura de bronce que lo reproduce, en la entrada del Club. Hoy navega bajo pabellón español por las Baleares. Según algunos, Kahurangi significa "objeto precioso" en maorí y, según el traductor de Google, "Azul", ambos nombres muy apropiados.

Arthur Robb was a naval architect who did not leave his mark outside the United Kingdom, where his boats are still very much appreciated today. He obtained his greatest successes collaborating with Taiwanese shipyard Cheoy Lee, who built around one hundred of his Lion class models and a few dozen 35-foot yawls, both wood and fibre. Siandra, a 35-foot Lionclass, won the Sydney-Hobart Yacht Race three times: twice on handicap and once in its category. Robb was eclectic and extremely creative, with a preference for classic shapes, fine lines and long hulls. During World War II, the airborne lifeboat, to be dropped by an aircraft into the water to aid shot-down pilots rescue operations, was his idea. Robb successfully experimented the two parallel keels formula on his Blue Bird II, 1961, he won an impressive number of R.O.R.C. regattas with his Mokoia, Uomie, Ramrod and others. Even though he had only been working for five years, when he designed Kahurangi, his longest yacht, he was already famous. Initially, Kahurangi was supposed to be two metres shorter – based on one of the principles that Robb would later adopt for his successful Uomie – however, the owner complained about her aesthetics, so Robb nonchalantly increased her length. It has been said that Robb built the Kahurangi based on the International Rule of the 12 metres, however both the initial length and the final result do not match the measurements of those boats, designed for regattas and not equipped to navigate the oceans. Most probably, Robb designed it for New Zealand regattas' A Class and, maybe, with the International RC class in mind. Kahurangi's structure is extremely strong for its time, with a treble wood lining – made from kauri, a very tall tree whose fine wood has no knots – reinforced by three stringers, with no more frames than those required to withstand the stress in the area around the mast. In Auckland, Kahurangi was the flagship of the Royal New Zealand Yacht Squadron for many decades and won many regattas earning the reputation of being unbeatable (as many of Robb's models in classes for which they were not designed!). Her name is still remembered today: a street is named after her and a bronze sculpture stands at the Club entrance. Today she flies a Spanish flag and cruises around the Balearic Islands. Some say that Kahurangi means "precious object" in Maori. Google translates it as "Blue". Both are very appropriate names.

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 €



PAPAYA

Clásica goleta de viaje de diseño y construcción italianos. Veloz, simple de manejar, cómoda y elegantísima. Casco de fibra, cubierta de teca y cabina de madera. Precioso interior de teca. Quizás el diseño más famoso de Sciarrelli.

Eslora: 15 m | Manga: 4,00 m | Calado: 2,10 m | Desplazamiento: 11,5 t | Precio: 95.000 €



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

Infoser Nautic "Los Clasicos"

Just wooden boats Since 1994 Brokerage & Survey & Technical Asistance

BROKERAGE

Sparkman&Stephens Diseño nº2058-C





Atendiendo las indicaciones de Rod Stephens

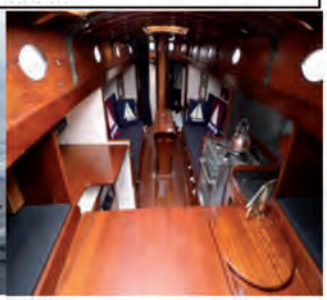
Cold molded wood, African Mahogany & West System 1979
Medidas: 13,00 m x 3,80 m. Ready to sail around the world!
Construido magníficamente por Astilleros carabela y supervisado por Rod Stephens. Base: Barcelona.





Starling Burgess Bermudan Cutter, NY 1934 Julius PetersonExcepcional 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**: 32.000**euros

1960 Udondo Galea 34, casco y estructura bien conservado, equipo austero y mejorable. Ideal iniciarse mundo de los clásicos.
Medidas: 10 x 2.5 mts.
Precio:**16.900** euros. Barcelona



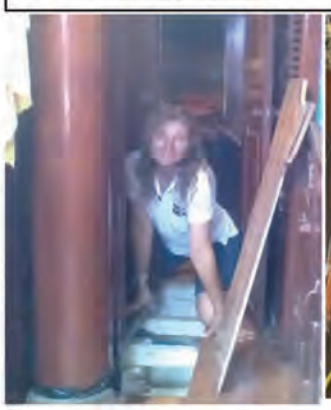
Survey & Technical Assistance



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 mis Surveys, podrá valorar el trabajo y su calidad.
When I do a boat survey, I'm not hurrying, every corner should be checked. Don't hesitate in asking for an example 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 Since 1994.
Facebook &, Linkedin.

Líderes de la prensa náutica en España

THE BEST Superyates & Marinas · SKIPPER · PESCA A BORDO · REGATA · embarcaciones neumáticas motos acuáticas · Sea fever BARCOS CLÁSICOS











Leaders
of the nautical
press
in Spain



CURT EDICIONES SA · DIFUSIÓN NÁUTICA

www.skippermar.com
www.curtediciones.com
www.difusionnautica.com





ASTILLEROS DE
MALLORCA

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