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

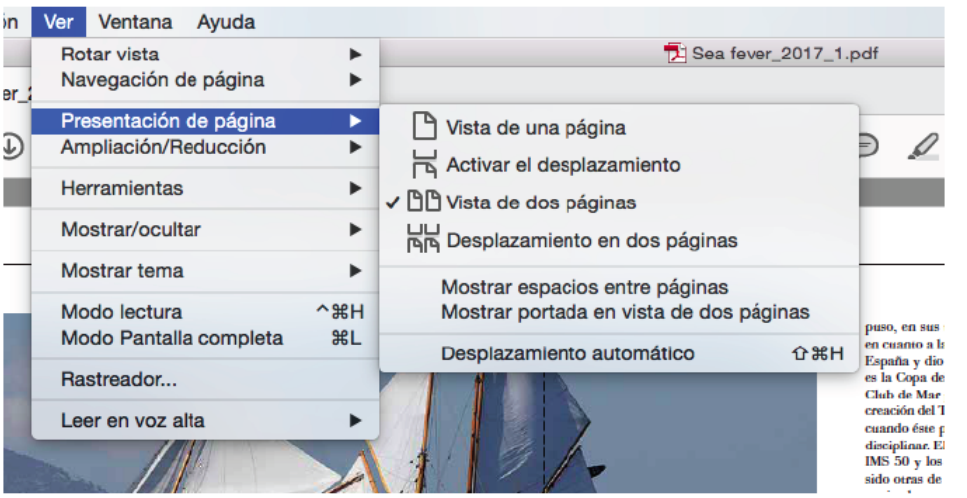
Una vez visualizada su revista en el Adobe Acrobat Reader

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 8 | 2020/2 | PVP 8€
Canarias y aeropuertos 8,20€

Sea fever

BARCOS CLÁSICOS

Revista Oficial del Circuito Mare Nostrum de Barcos Clásicos del Mediterráneo



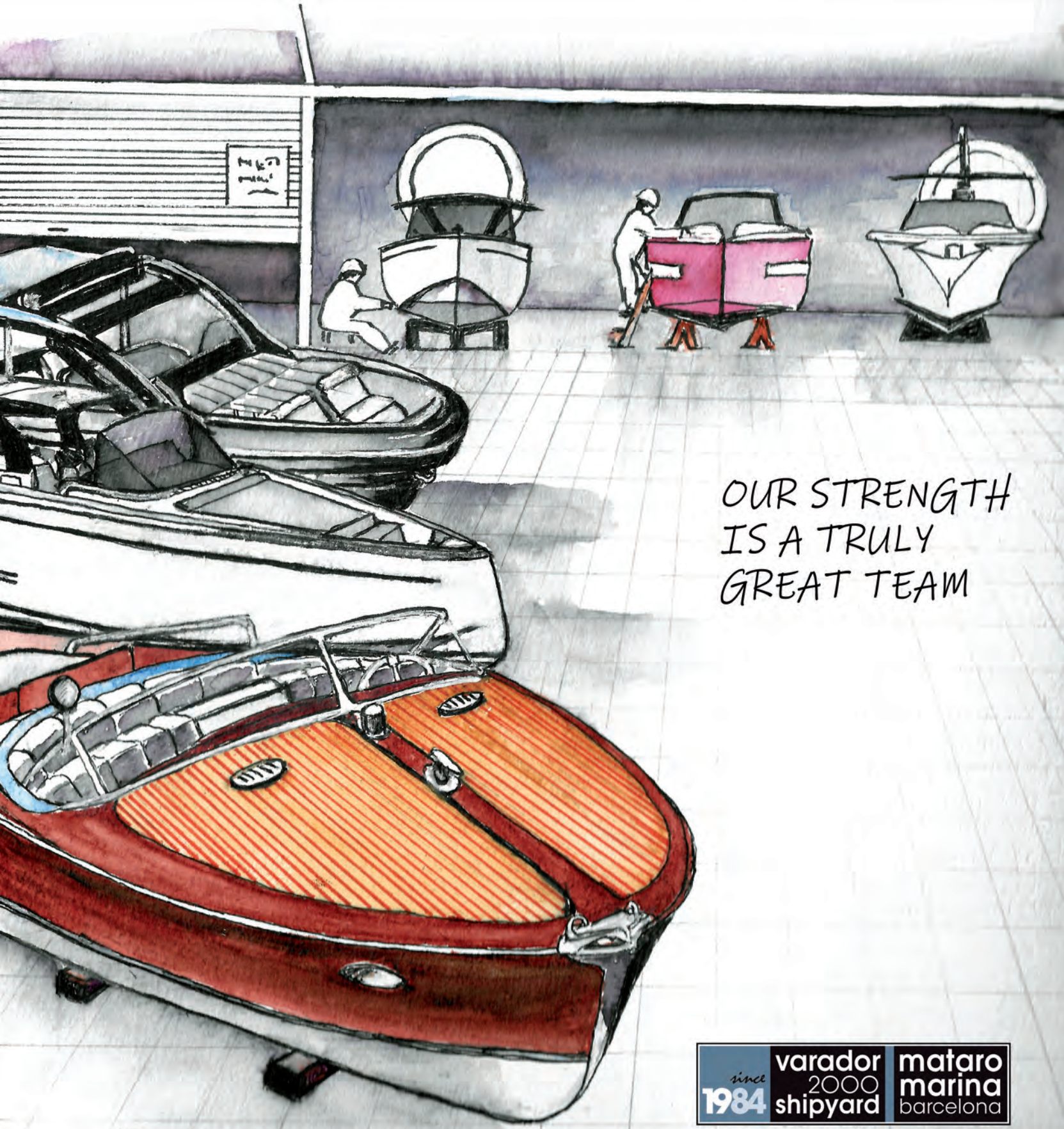
CLUB MARÍTIMO DE MAHÓN
120 años de historia

12M FI
De las Olimpiadas a la America's Cup

TRUE LOVE
GOLETA DE CINE

MEERBLICK CLASSIC: LLEGAR Y VENCER

TENDERCLINIC+



OUR STRENGTH
IS A TRULY
GREAT TEAM

since 1984 varador 2000 shipyard
mataro marina barcelona

www.varador2000.com
info@varador2000.com
M +34 674 222 413

UN VERANO ATÍPICO

Afortunadamente hemos podido navegar, aunque no competir o, por lo menos, no todo lo que hubiésemos deseado. La tenaz pandemia ha hecho extremar las precauciones para poner freno al Covid 19, evitando las concentraciones propias de eventos de todo tipo, incluidos los deportivos. Hasta aquellos que transcurren en un entorno tan saludable como es el mar, han sido considerados como arriesgados, por los inevitables contactos personales antes de zarpar y al regresar a puerto. Esto ha llevado a tener que anular las cuatro pruebas puntuables para el X Trofeo Mare Nostrum: Puig Vela Clásica del Real Club Náutico de Barcelona; Semana Clásica del Club Náutico de Puerto Sherry; Illes Baleares Clássics, del Club de Mar de Mallorca y la Copa del Rey de Barcos de Época, del Club Marítimo de Mahón, lo que, como consecuencia directa, ha supuesto el aplazamiento al 2021 de la 1ª Copa de España puesta en marcha por la Real Federación Española de Vela.

No obstante, siempre hay de lo que regocijarse, como de la llegada a nuestra flota de dos nuevos barcos, de dos nuevos campeones, el Meerblick – diseñado en 1916 por Johan Anker y con base actual en el RCN de Palma – y el Rossina di Mare – Sparkman & Stephens de 1963 del RCN Pollença - ambos vencedores, en sus respectivas clases – Época y RI Clásicos – en la Regata Clásicos Club de Mar, la única que ha podido celebrarse este verano. A los armadores y tripulaciones de ambos, nuestra más cálida enhorabuena y a todos nuestros lectores transmitirles nuestra voluntad de enfrentarnos al 2021 con ilusiones y fuerzas renovadas, con la esperanza de dejar atrás este mal sueño y seguir encontrándonos entre amigos para compartir experiencias en tierra y competir por el triunfo en el mar.



©LAURA RAYÓ GAGO

Rossina di Mare (1963)



Yolanda Llinás
Directora | Editor

AN UNUSUAL SUMMER

Luckly, we were finally able to sail, however, not to compete, at least not all we would have liked. The tenacious Covid-19 pandemic forced to take greater precautions, avoiding all sorts of events, including sports ones. Even events that take place in an environment as healthy as the sea, were considered risky, due to the inevitable contacts amongst people at the marina just before and immediately after the race. For this reason the four regattas that count towards the 10th Trofeo Mare Nostrum were cancelled: Puig Vela Clásica of Real Club Náutico de Barcelona; Semana Clásica of Club Náutico de Puerto Sherry; Illes Baleares Clássics of Club de Mar de Mallorca; and the Copa del Rey de Barcos de Época of Club Marítimo de Mahón. As a result, the 1st Copa de España presented by the Real Federación Española de Vela (Spanish Sailing Federation) was postponed to 2021.

However, there is always something to rejoice over, like the two new yachts, the two champions that joined our Spanish fleet: the Meerblick - designed in 1916 by Johan Anker, with base port in RCN de Palma - and Rossina di Mare - a Sparkman & Stephens of 1963 of the RCN Pollença - both winners, in their respective classes - Vintage and RI Classics - of the Regata Clásicos Club de Mar, the only classic yacht regatta celebrated this summer. We warmly congratulate the owners and crews of both yachts and we wish to convey, to all our readers, our will to face 2021 with great enthusiasm and renewed strengths, with the hope of leaving behind this bad dream and keep on participating in events to share experiences on land and compete for victory at sea.



Portada: Tuiga | IV Vela Clásica Puerto Sherry
©Jaime de Pablos

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

12

CLUB MARÍTIMO DE MAHÓN

20

CLUB NÁUTICO DE PUERTO SHERRY

24

REAL CLUB NÁUTICO DE BARCELONA

28

CLUB DE MAR – MALLORCA

38



Flota | Fleet

MEERBLICK CLASSIC: LLEGAR Y VENCER | ARRIVES AND WINS

42

Historia | History



LOS DOCE, LA CLASE MÁS INTERNACIONAL Y CONSOLIDADA DE LA FÓRMULA INTERNACIONAL | 12MR, THE MOST CONSOLIDATED CLASS OF THE INTERNATIONAL RULE

50

Cine | Cinema



1 Editorial | Editor's letter

2 Sumario | Contents

4 Fotógrafos | Photographers: Lucy Tulloch

6 Noticias | News

32 Regatas | Regattas
Regata Rei en Jaume
Les Voiles d'Antibles 2020

57 Asociaciones | Associations
AEBEC: Pabellón nacional histórico en vía de recuperación | Recovering the historic national flag

58Refit
¿Madera vista o pintura? | Exposed or painted hull?

61 Archivo histórico | Historical archive
Benguri (1966) Sloop Bermudiano | Bermudan Sloop

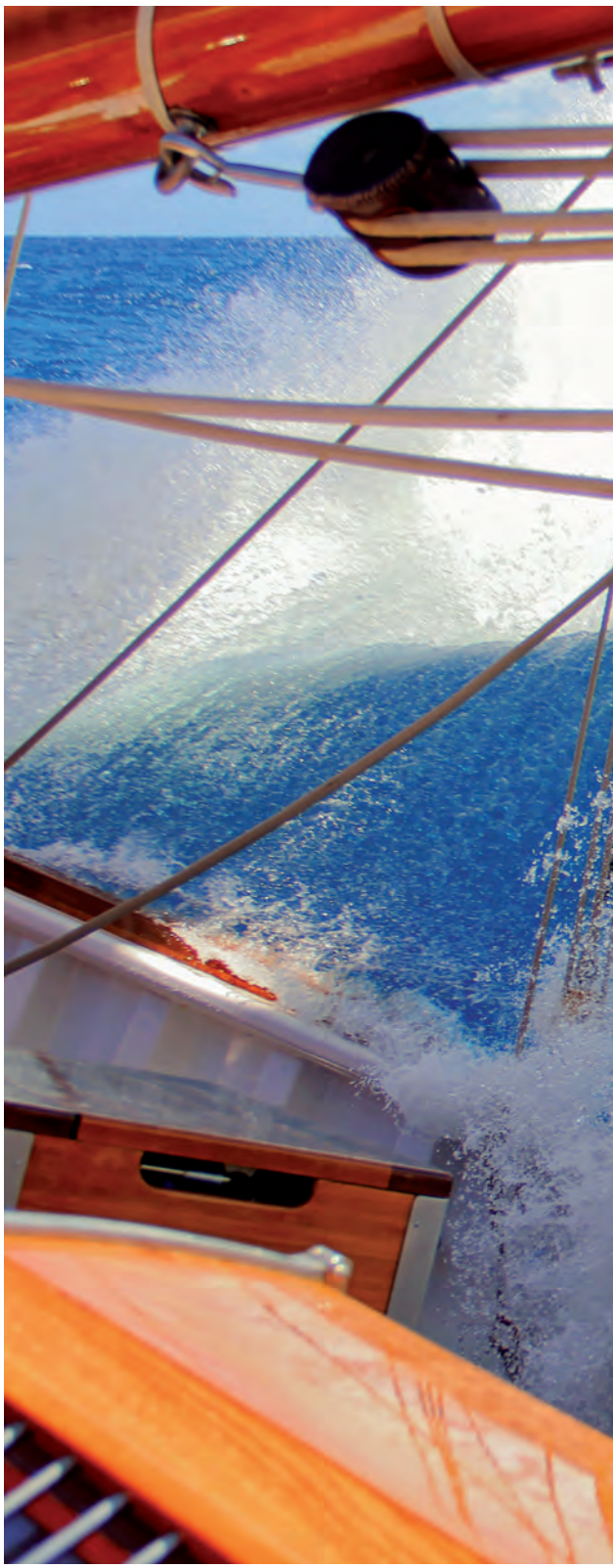
TRUE LOVE: GOLETA DE ALTA SOCIEDAD | HIGH SOCIETY SCHOONER



Lucy Tulloch

Tenía tan solo dos años cuando Lucy comenzó a participar en las navegaciones familiares y su niñez transcurrió a bordo del barco que sus padres charteaban por las islas griegas. Tras una estancia urbana en Londres, dedicada al diseño y a la publicidad, en 1991 se trasladó a aguas del Caribe dónde, a los tres días de su llegada, estaba ya formando parte de la tripulación del Stormy Weather – Olin Stephen de 1934 – en la Antigua's Classic Regatta. Aprovechando la ocasión que se le presentaba, fue pasando de barco en barco, desde el 26' Cornish Lugger a la goleta Blue Nose, pasando por algún espectacular clase J. *"De inmediato sentí la necesidad de dar a conocer tanta belleza, elegancia y emoción, a través de mi cámara, y dado que desde niña mis dos pasiones han sido el mar y la fotografía, me siento afortunada de poder aunar ambas"*, nos confiesa Lucy, y de hecho lo ha podido hacer sobradamente, a lo largo de sus 26 travesías oceánicas y de las 76.000 millas recorridas hasta el momento. *"Mis largas estancias en alta mar me han permitido captar la esencia de la navegación, las calmas tras las tormentas, los sonidos del mar, los rociones frescos y salados. Me encanta fotografiar a los majestuosos clase J en plena navegación, con sus velas al viento, pero disfruto aún más de plasmar la acción a bordo, de captar a los tripulantes maniobrando sobre cubierta, de obtener un ángulo distinto, encaramada en el botalón de proa. Así, disfrutando de mis dos pasiones, llevo 25 años alternando exposiciones con publicaciones de mis fotografías en revistas y libros de todo el mundo"*. Lucy permanece fiel a Antigua, dónde vive en una casa que ella mismo ha diseñado.

thelucy.com



Lucy was two when she first went sailing in her family's clinker dinghy in England. Later she grew up on a small sailing boat in the Greek islands where her parents ran sailing holidays. After an urban stint in London in graphic design and then advertising, she went to the Caribbean in 1991. Within 3 days of arriving, she was racing Olin Step-



hen's 1934 Stormy Weather, in Antigua's Classic Regatta. She sailed everything from 26ft Cornish Luggers to Blue Nose Schooners and J's. "*I immediately felt the need to capture all that beauty and elegance and convey, in my pictures, the thrills of sailing. Given that I have had a passion for both sailing and photography since I was a child, I feel privileged to be able to do both*" says Lucy. And she has done so in the 75,000 miles and 26 ocean passages she has sailed so far. "*My long stays at sea have allowed me to capture the very essence of sailing, the exhilaration-or even the calm, the noise, the salt spays. I love taking shots of the majestic J-Class yachts slicing through the water at full sail, but I really like to catch moments on-board, the crew in action on deck. I like venturing on the bowsprit for a different angle. Enjoying my two passions, I have exhibited and been published in magazines and books for over 25 years*". Lucy is loyal to Antigua, where she currently lives in her own-designed house.



MARINA IBIZA REFUERZA LA SEGURIDAD

Marina Ibiza dispone ahora de un barco auxiliar de emergencia, para asistencia en caso de incendio o cualquier otro incidente que haga necesario proceder al remolque de una embarcación. Se trata de un Rodman R 620 de 6 m de eslora, que cuenta además con una bomba contraincendios de 120m3/h con lanza ZZ5 situada en proa. Esta adquisición es una medida más para dotar a estas instalaciones de la máxima seguridad. **marinaibiza.com**

MARINA IBIZA STRENGTHENS SECURITY

Marina Ibiza now has an auxiliary emergency boat to assist in case of a fire or any other accident that could require towing. It is a 6-metre Rodman R620, which also features a 120m^3/h fire pump with a ZZ5 lance on the bow. This acquisition is a further measure to provide the marina's facilities with maximum security. **marinaibiza.com**

CLUB DE MAR, MÁXIMO RESPETO MEDIOAMBIENTAL

La obra portuaria prevista en el proyecto de remodelación del Club de Mar Mallorca, utiliza sistemas constructivos encaminados a minimizar su impacto ambiental y que van a permitir crear 420 metros lineales de atraque, sin necesidad de dragado. Para ello, los nuevos pantalanes se sostendrán sobre tres mil columnas de grava, sobre las que luego se colocarán las rocas de escollera y los bloques de hormigón del muelle, evitando con ello la extracción de lodos del lecho marino.

Tal como José Luis Arrom, director del Club de Mar, ha explicado a pie de obra, uno de los principios básicos de este proyecto es *"mantener el máximo respeto por el medio ambiente"*, de ahí que, tras valorar las diferentes opciones técnicas, la entidad haya optado por la que ofrece *"un menor impacto ambiental"*. Las obras, iniciadas el pasado mes de mayo, se suceden al ritmo previsto, siendo la empresa FCC Construcción y la sociedad mallorquina Vías de Obras Públicas (VOPSA) las responsables de la ejecución del proyecto, que se prevé que esté finalizado en verano del 2022.

clubdemar-mallorca.com



CLUB DE MAR, ENVIRONMENTALLY FRIENDLY

The works carried out in the renewal project of the Club de Mar Mallorca use construction systems designed to reduce environmental impact, i.e. they will allow to create 420 lineal metres of mooring space without requiring dredging. To do so, the new docks will be supported by three-thousand gravel columns and breakwater rocks and dock's concrete blocks will be placed on top, thus avoiding the removal of seabed sludge.

As José Luis Arrom, director of Club de Mar, said, one of the basic principles of this project is "to fully safeguard the environment". Reason why, after taking into consideration the different technical options, the entity chose the one with "the lowest environmental impact." The works begun in May and are advancing on schedule. FCC Construcción and the Majorca company Vías de Obras Públicas (VOPSA) are responsible for the implementation of the project, which is expected to be completed in summer 2022.

clubdemar-mallorca.com


PARTNER
EUROPARC
Turisme Sostenible en
Espais Protegits
IV VELA CLÀSSICA
COSTA BRAVA
l'Estartit
11, 12 i 13 de
juny de 2021
A-4
REY 050592
Època, Clàssics i Esperit de Tradició
Organitzen
CLUB NÀUTIC ESTARTIT
El Port de les Illes Medes
Vela
Federació
Catalana
Real Federación
Española de Vela
www.velaclassicacostabrava.com
© Nico Martínez

PORT ADRIANO, CENTRO GASTRONÓMICO Y CINEMATOGRÁFICO

Port Adriano es una base excepcional para yates de gran eslora donde, además de contar con servicios de última generación, armadores, capitanes, tripulantes y visitantes en general pueden disfrutar de una gran oferta lúdica y gastronómica. En línea con esta filosofía, a principio de octubre los restaurantes Vino del Mar, El Faro y La Terrazza han participado en la Mostra de Cuines de Calvià, una muestra gastronómica para promover la amplia oferta de restauración de la zona. Además de todo ello, a finales de octubre se ha celebrado, en colaboración con el Festival de Cine Internacional de Mallorca, la proyección de 4 películas en la plaza central de Port Adriano, en formato Drive-in.

portadriano.com





PORT ADRIANO, GASTRONOMIC AND FILM VENUE

Port Adriano is an exceptional superyachts marina where, in addition to cutting-edge services, owners, captains, crews and visitors in general can enjoy a varied entertainment and gastronomic offer. In keeping with this philosophy, at the beginning of October, Vino del Mar, El Faro and La Terrazza restaurants participated in the Mostra de Cuines de Calvià, a gastronomic exhibition to promote the area's vast gastronomic offer. Additionally, at the end of October, in collaboration with Mallorca's International Film Festival, Port Adriano has hosted the Drive-in projection of 4 movies in its central plaza.

portadriano.com

STP SHIPYARD PALMA APOYA A DIDAC COSTA

STP Shipyard Palma ha colaborado en la puesta a punto del One Planet One Ocean de Didac Costa, un IMOCA Open 60' que participa en una de las competiciones más duras y exigentes del planeta, la Vendée Globe, vuelta al mundo en solitario sin escalas. Durante su estancia en STP Shipyard Palma, se han llevado a cabo diversos trabajos, entre los que destacan el cambio de eje del motor, ajustes en la timonería, detalles en la quilla, y piezas de mecánica de la unión de la botavara con el mástil.

stp-palma.com

STP SHIPYARD PALMA SUPPORTS DIDAC COSTA

STP Shipyard Palma has collaborated in the servicing of One Planet One Ocean of Didac Costa, an IMOCA Open 60' that is currently participating in one of the planet's harshest and most demanding competitions, the Vendée Globe, a non-stop solo around the world regatta. During the stay in STP Shipyard Palma several tasks have been carried out, including changing the motor shaft, adjustment to the steering system, details of the keel and mechanical components of the joining of the boom to the mast.

stp-palma.com

VARADOR 2000 AMPLÍA SUS SERVICIOS



Blanes Nàutic, empresa con gran prestigio en el sector, ha pasado a formar parte del grupo Varador 2000 que, a partir de ahora, asume la gestión de las actividades que dicha firma desarrolla en el puerto de Blanes, centradas en la gestión de su área técnica y la comercialización de embarcaciones. La intención de Varador 2000 es dar continuidad a la gestión hecha hasta ahora, aunque reforzando y ampliando los servicios de varadero aportando, para ello, su experiencia de más de 35 años en el sector del repair & refit. Benet Casanovas, con la experiencia de haber ejercido de director comercial durante ocho años de Blanes Nàutic, sigue al frente de la empresa asumiendo, a su vez, la dirección de la actividad industrial.

En esta política de ampliación de servicios, Varador 2000 anuncia, a su vez, la incorporación de un taller especializado en tapicería náutica de demostrada experiencia en este sector: Nautical Upholstery, que desarrollará su labor en las instalaciones del grupo en Arenys de Mar. El poder trabajar a pie del amarre técnico, pudiendo así adaptar los proyectos a las necesidades del armador, supone una garantía de éxito, así como una reducción de costes, al evitar continuos desplazamientos.

Con estas nuevas incorporaciones, Varador 2000 se convierte en un verdadero hub de empresas capaces de prestar el mejor servicio técnico a todo tipo de embarcaciones a vela y motor, hasta de 50 metros de eslora, contribuyendo, de este modo, a la generación de actividad y empleos.

varador2000.com

VARADOR 2000 INCREASES ITS SERVICES

Blanes Nàutic, a prestigious company in the sector, is now part of the Varador 2000 group that, starting from now, will manage the activities carried out by the company in the port of Blanes, managing its technical area and yacht sales. Varador 2000 intends to give continuity to the work carried out so far, strengthening and increasing dockyard services, providing its more than 35-year experience in the Repair & Refit sector. Benet Casanovas, who served as marketing director at Blanes Nàutic for eight years, continues at the forefront of the company also taking over the management of the drydock activity.

Likewise, in keeping with its enlargements policies, Varador 2000 announces the introduction of a renowned marine upholstery workshop: Nautical Upholstery, which will carry out all its projects at Varador 2000's facilities in Arenys de Mar. Being able to work right by the technical berth allows to adapt each project to the owner's needs. Additionally, it allows to obtain excellent results at extremely competitive prices as it avoids continuous displacements.

With these new incorporations, Varador 2000 turns into a real hub of companies capable of providing the best technical services to all sorts of sail and motorboats up to 50 metres in length, thus contributing to creating business activity and employment.

varador2000.com

NACE LA FUNDACIÓN VELA CLÁSICA DE ESPAÑA PRESIDIDA POR VALLE DE LA RIVA

©NICO MARTÍNEZ



Gipsy (1927)

Esta Fundación, cuya sede social se encuentra en Puerto Sherry, forma parte del proyectos Gipsy 1927 (Gipsy Gin), cuyos principales objetivos son fomentar y divulgar la Vela Clásica en España, en todas sus versiones. Para ello, se compromete a colaborar con los armadores de barcos clásicos, de cara al mantenimiento y conservación de los mismos, bajo el pabellón español. También incluye, dentro de sus prioridades, promocionar la lucha contra la contaminación del mar y la limpieza de las playas. La Fundación nace con tres barcos adscritos: Gipsy - Colin Archer de 1927, que es el que da nombre al proyecto -, Tuca - canoa Chris Craft de 1957 - y Laro - Norseboat 17,50 que se utiliza como escuela infantil - a los que en breve se irán añadiendo otros muchos. Actualmente, la Fundación está explorando posibles vías de comunicación con diversas entidades, como la Fundación Nao Victoria y con escuelas de formación profesional de la provincia de Cádiz, con la idea de recuperar un oficio en riesgo de extinción, como es el de carpintero de rivera. La presidenta de la Fundación y a su vez del Club Náutico de Puerto Sherry, Valle de la Riva, confía plenamente en el éxito de este proyecto, en el que se volcará con su habitual entusiasmo.

FUNDACIÓN VELA CLÁSICA DE ESPAÑA

THE SPANISH CLASSIC SAILING FOUNDATION IS BORN PRESIDED BY VALLE DE LA RIVA

With head office in Puerto Sherry, this Foundation is part of the Gipsy 1927 (Gipsy Gin) project, whose main objective is to promote and boost classic sailing in Spain. To do so, it is committed to collaborating with owners of classic yachts with Spanish flag in the maintenance and preservation of these mesmerizing jewels. It's priorities also include promoting the fight against sea pollution and initiatives to help clean up beaches. The foundation already boasts three affiliated yachts: Gipsy - 1927 by Colin Archer, the boat that gives its name to the project; Tuca - 1957 canoe by Chris Craft; and Laro - 17.50m Norseboat used to teach sailing to children. These three sea beauties will soon be joined by many others. Currently, the Foundation is exploring possible ways of communication with several entities, including Nao Victoria Foundation and professional training schools in the province of Cadiz, driven by the determination to revive the shipwright career, which is in risk of extinction. The president of the Foundation, who is also president of the Club Náutico de Puerto Sherry, Valle de la Riva, has full confidence in the success of this project to which she will devote herself with her usual enthusiasm.


1927
GIPSY
MESSAGE IN A BOTTLE
Descubre los secretos de Gipsy Gin y Gipsy Blu,
y disfruta de nuestra tienda online en
www.gipsy1927.es
1927 GIPSY GIN
1927 GIPSY BLU
Bebe con moderación. Es tu responsabilidad. 39° y 17°



Club Marítimo de Mahón
120 años de historia

Este es el título del libro recién editado por el Club Marítimo de Mahón y ésta es una realidad debidamente documentada que, tras una concienzuda labor de investigación, ha llevado a este mítico club a recuperar 45 años de su existencia.

Y su existencia, su vida, su historia, a lo largo de estos 120 años, da para llenar muchas páginas más, e incluso más de un libro, puesto que desde su fundación, en los albores del siglo XX - concretamente en el año 1900 – el Club Marítimo – por aquel entonces oficialmente llamado Liga Marítima y coloquialmente conocido como "Sa Lliga" ha venido desarrollando una labor fundamental en la vida social y deportiva de Mahón. A través del estudio de investigación realizado por Javier Hernández para su redacción, ha quedado debidamente acreditado que el fundador de esta entidad fue D. Juan F. Taltavull Galens (1861-1931), todo un personaje de la época, cuyas muchas inquietudes culturales, sociales y deportivas le llevaron, entre otras muchas cosas, a fundar, en el año 1900, la Liga Ma-

120 years of history

This is the title of the book recently published by Club Marítimo de Mahón, which talks about its long history. Thanks to the thorough reserach carried out in preparation for the book, it was discovered that this legendary club is 45 years older than initially thought.

The club's 120 years of life and history are enough to fill many more pages and even many more books, given that ever since it was established at the beginning of the 20th century, in 1900 to be precise, Club Marítimo - back then officially called Liga Marítima and colloquially known as "Sa Lliga" - has played a prominent role in the development of Mahón's sports and social life. Thanks to the research work carried out by Javier Hernández to write the book, it was duly attested that the founder of the club was Mr. Juan F. Taltavull Galens (1861-1931), an important figure of the time whose many cultural, social, and sports interests led him, among many other things, to establish in 1900 the Liga Marítima de Mahón, which was a provincial board of the Spanish Maritime League born that very same year. In 1930, he was the person who took the first steps to turn Sa Lliga into the Club Marítimo de Mahón, which he sadly was not able to see established as he passed away in 1931. But fourteen more years had to pass - the hard times of the war - before, once the Spanish Maritime League had disappeared, the Board of Liga Marítima de Mahón, presided at the time by Mr. Juan Florit Fernández, agreed, in the ordinary meeting held on January 11, 1945, the following: "Make effective the agreement adopted at the Member's General Meeting last May 19, to turn this entity into a Yacht Club, managed by the Spanish Olympic Committee...." as duly registered in its Official Record. This implied continuity in all aspects, the only things that changed were the name and the fact that it became subject to the existing sports legislation.

This is the part of the story that adds 45 years of history to the more than centenary Club Marítimo de Mahón. The book, through a series of articles arranged by subject, looks into the club's development and talks about the present and future of this more than 100-year-old institution. It recalls Mahón's yachting activities prior to the establishment of "Sa Lliga"; pays tribute to each one of the club's presidents, both at the time of Sa Lliga and as Club Marítimo; rítima de Mahón vinculada a Liga Marítima Española nacida ese mismo año, en condición de Junta Provincial. Él fue también quién, en 1930 dio los primeros pasos para convertir Sa Lliga en Club Marítimo de Mahón, lo que lamentablemente no pudo ver debidamente consolidado, al fallecer en 1931. Hubo que esperar catorce años más – difícil y luctuoso tiempo de guerras – hasta que, al desaparecer la Liga Marítima Española, la Junta de la Liga Marítima de Mahón, presidida en esos momentos por D. Juan Florit Fernández, acordara, en la junta ordinaria celebrada el 11 de enero de 1945: "Dar efectividad al acuerdo adoptado por la Junta General de Socios del 19 de mayo último, de transformación de esta sociedad en Club Náutico, dependiente del Comité Olímpico Español..." tal como consta en la correspondiente Acta Oficial, debidamente registrada. Esto suponía una continuidad, en todos los sentidos, legales y efectivos, cambiando tan solo el nombre y la dependencia de la entidad, que quedaba sujeta a la legislación deportiva vigente.



D. Juan F. Taltavull Galens (1861-1931), fundador en el año 1900 y presidente hasta 1931 de la Junta Provincial de la Liga Marítima Española "Sa Lliga", entidad que el 11 de enero de 1945 - manteniendo los estatutos y la junta directiva del momento, - pasó a ser el Club Marítimo de Mahón. | Mr. Juan F. Taltavull Galens (1861-1931), founder in 1900 and president until 1931 of the provincial board of the Liga Marítima Española "Sa Lliga", which - maintaining its bylaws and board of directors - became Club Marítimo de Mahón on January 11, 1945.



La incesante evolución del club tuvo como consecuencia la transformación del centro social, que en la década de los ´50 lucía el aspecto que muestra la primera imagen y que mantuvo hasta 1998, año en el que fue demolido, dando pie a la construcción del edificio actual. | The constant evolution of the club lead to the transformation of the social centre. The first image dates to the 1950s whilst the second image shows the current building, which was built in 1998.



Esta es la parte del relato que aporta al Club Marítimo de Mahón 45 años más de historia, convirtiéndolo en más que centenario. No obstante, el libro, mediante una serie de artículos dispuestos por temas, profundiza en el desarrollo del club durante todos estos años y habla a su vez del presente y del futuro. Recuerda las actividades náuticas en Mahón, previas a la fundación de "Sa Lliga"; rinde homenaje a cada uno de los presidentes, tanto en tiempos de Sa Lliga como del Club Marítimo; detalla la evolución de su sede local, de sus instalaciones y de su flota de barcos auxiliares; plasma las experiencias y recuerdos de sus gerentes; hace especial hincapié en su condición de "Cuna de Campeones", reproduciendo su exitoso palmarés, tanto en vela como en otros deportes; pone de relieve su respeto y admiración por la navegación de antaño, reflejada en la celebración anual de la Vela Clásica Menorca/Copa del Rey, así como su apuesta por el futuro, siendo sede



Los regatistas J. Gardes y M. Gomila con sus trofeos (1943). | Yachtsmen J. Gardes and M. Gomila with their trophies (1943).



Gran animación sobre los primeros pantalanes de madera. | Lively atmosphere on the first wooden docks.

it describes the development of its headquarters, its facilities and its fleet of auxiliary boats; it portrays the experiences and memories of its managers; it emphasises the club's role as a "Cradle of Champions", reporting its successful wins in sailing as well as other sports; it puts the spotlight on the club's respect and admiration for the navigation of the past, echoed by the annual organization of the Vela Clásica Menorca/Copa del Rey, and for its commitment to the future, being the home port of important international regattas of the most cutting-edge classes; and last but not least analyses the participation in the legendary Menorca-San Joan regatta. The book ends with a series of pages devoted to short stories, anecdotes and interesting facts, which give the book a fresh, entertaining appeal while reflecting the club's evolution, the variety of the activities carried out and the remarkable role that it has played in the development of the social and sports life of this city, of this island, and, without exaggerating, of this part of the Mediterranean. In fact, we cannot forget to mention the privileged location of Club Marítimo de Mahón, located in the heart of one of the world's largest and most beautiful natural harbours.

www.clubmaritimodemahon.com



Fernando Rita y Jaime Piris en los Juegos Olímpicos de Barcelona, en el año 1992, dónde se clasificaron en 10ª posición en la clase Star. | Fernando Rita and Jaime Piris at the 1992 Barcelona Olympic Games, when they took 10th place in the Star class.

de importantes regatas internacionales de las clases más vanguardistas y examina el fenómeno de participación de una regata ya mítica: la Menorca-San Joan. El colofón lo pone una serie de páginas dedicadas a recordar pequeñas historias, anécdotas y curiosidades, que aportan al libro frescura y entretenimiento, al tiempo que reflejan su evolución, la variedad de sus actividades y el destacado puesto que el Club Marítimo de Mahón ha ocupado en el desarrollo de la vida social y deportiva de esta ciudad, de esta isla y, sin ánimo de exagerar, de esta parte del Mediterráneo. De hecho, no podemos olvidar la ubicación privilegiada de este club, situado en el corazón de uno de los mayores y más bellos puertos naturales del mundo.

clubmaritimodemahon.com

El puerto de Mahón, el más bello campo de regata. | Mahón's harbour, the most beautiful race field.



XI TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM

CIRCUITO ESPAÑOL DE VELA CLÁSICA

Barcos Clásicos, de Época y Espíritu de Tradición

2021

PUIG VELA CLÀSSICA BARCELONA
14 - 17 JULIO/JULY

SEMANA CLÁSICA DE PUERTO SHERRY
21 - 25 JULIO/JULY

VELA CLÁSICA MALLORCA
ILLES BALEARS CLÀSSICS
11 - 14 AGOSTO/AUGUST

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



PUIG VELA CLÁSICA BARCELONA

REGATA ILLES BALEARS CLASSICS

VELA CLÁSICA MENORCA
XVII COPA DEL REY
DE BARCOS DE ÉPOCA

SEMANA CLÁSICA

RANC



AÑO DE CELEBRACIONES EN EL CLUB MARÍTIMO DE MAHÓN

En el mes de agosto tuvo lugar la presentación a la prensa del libro: Club Marítimo de Mahón - 120 Años de Historia - que contó con la presencia de Hector Pons Riudavets, Alcalde de Mahón; Susana Mora Humbert, Presidenta del Consell Insular de Menorca; Miquel Company, Conseller d'Economia i Territori del Consell Insular de Menorca; Miquel Àngel Maria Ballester, Conseller de Cultura, Educació, Joventut i Esports del Consell Insular de Menorca; Carlos Montes Vivancos, 3r Tinent d'Alcaldia d'Esports, Formació i Ocupació; Águeda Reynés Calvache, Portavoz del Grupo Municipal del PP Mahón y Jordi López Ravanals, Senador por Menorca. La autora del libro, Yolanda Llinás, agradeció a Javier Hernandez su importante labor de investigación, que le llevó a localizar los documentos que acreditan que el club inició su singladura el año 1900. El propio Javier Hernández relató el proceso seguido para recuperar la auténtica historia del club, cerrando el acto el presidente Antonio Hernández, con sentidas palabras de reconocimiento a ambos y de agradecimiento a la colaboración de las autoridades asistentes. Meses después, el 1 de noviembre, en el Teatro Principal de Mahón se celebró un emotivo acto festivo para conmemorar el 120 aniversario del Club Marítimo de Mahón en el que se fueron proyectando imágenes del pasado y del presente de esta entidad, que tan relevante papel ha jugado en la vida social y deportiva de Mahón. Debido al Covid 19, no pudieron estar presentes todos los que lo hubiesen deseado y merecido, como los jóvenes regatistas que tanto hacen por el Club con su entusiasmo y sus valores deportivos. No obstante, gracias a las nuevas tecnologías, muchos fueron los que pudieron seguir el acto desde sus casas, en directo por streaming.



Antonio Hernández, Yolanda Llinás, Javier Hernández.

clubmaritimodemahon.com

A YEAR OF CELEBRATIONS AT THE CLUB MARÍTIMO DE MAHÓN

In August, the book "Club Marítimo de Mahón - 120 Years of History" was presented to the press. Representatives of several administrations of the island of Menorca attended the press conference. Hector Pons Riudavets, Mayor of Mahón; Susana Mora Humbert, President of Menorca's Island Council; Miquel Company, Minister of Economy and Territory of Menorca's Island Council; Miquel Àngel Maria Ballester, Minister of Culture, Education, Youth and Sports of Menorca's Island Council; Carlos Montes Vivancos, 3rd Deputy Mayor for Sport, Training and Occupation; Águeda Reynés Calvache, Spokesperson for the Grupo Municipal of PP Mahón and Jordi López Ravanals, Senator of Menorca. During the event, the author of the book, Yolanda Llinás, acknowledged the important research work carried out by Javier Hernandez, which allowed him to discover the documents that show that the club dates back to 1900. Javier Hernández himself spoke about the process he followed to recover the true history of the club. The event was brought to a close by the president of the club, Antonio Hernández, who spoke sincere words of recognition for both and appreciation for the collaboration of attending authorities.

After a couple of months, on November 1, a moving festive event to celebrate the 120th anniversary of Club Marítimo de Mahón was held at the Teatro Principal of Mahón. During the event, past and present images of the club were shown, to highlight the important role it has played in the social and sports life of Mahón. Unfortunately, due to the Covid-19 emergency, many people who would have liked to attend the event were not able to do so, like the young sailors who give so much to the club through their enthusiasm and sport values. However, thanks to new technologies, many were able to follow the event from home on streaming.

clubmaritimodemahon.com



VELA CLÁSICA MENORCA

XVII COPA DEL REY
DE BARCOS DE ÉPOCA REPSOL

Mahón
25-29
AGO 2021

REPSOL

CLUB MARÍTIMO MAHÓN

MENORCA islas baleares

CONSELL INSULAR DE MENORCA

AJUNTAMENT DE MAÓ-MAHÓN

GOVERN ILLES BALEARS

Port de Maó

Autoritat Portuària de Balears



Club Nautico Puerto Sherry

Rumbo a la temporada 2021

La incertidumbre ha marcado el año 2020, pero el Club Náutico Puerto Sherry mira al 2021 con la ilusión de poder llevar a cabo un ambicioso calendario náutico, pese a las difíciles circunstancias provocadas por la pandemia de Covid-19.

La V Semana Clásica será el plato fuerte del verano 2021 en el puerto deportivo Puerto Sherry, donde ya se trabaja con una nueva fecha en el horizonte: del 21 al 25 de julio de 2021. Fue una decisión difícil para el club su aplazamiento, pero la balanza se decantó a favor del bien común y de facilitar la asistencia del mayor número posible de embarcaciones a un evento bienal, que se celebra desde 2012 y que congrega a grandes exponentes de la vela clásica, a nivel mundial. Cabe destacar la participación, en la pasada edición 2018 de este evento internacional de embarcaciones como el Tuiga, buque insignia del Yacht Club de Mónaco y uno de los 4 ejemplares de la '15M Class', o el Giraldilla, botado en 1963, que acompañó al Conde de Barcelona en sus navegaciones y regatas, hasta mediados de los años 70. Ya desde la pasada edición, la Semana Clásica de Puerto Sherry se consolida como un evento de referencia de la vela clásica en el Atlántico. Su privilegiada situación geográfica beneficia la presencia de la flota atlántica, con barcos procedentes tanto de la costa portuguesa como de clubes del Norte de España. Este evento figura en el calendario oficial de la Real Federación Española de Vela (RFEV) y es prueba clasificatoria para la Copa de España de Vela Clásica y de Época. Además, está integrada en el prestigioso circuito de vela X Trofeo Mare Nostrum.

"No hemos dejado de trabajar con toda la ilusión para intentar retomar todos los

Heading towards the 2021 season

After a 2020 characterised by uncertainty, Club Náutico Puerto Sherry is looking at 2021 with great enthusiasm, working at an ambitious sailing calendar despite the harsh circumstances caused by the Covid-19 pandemic.

The 5th Semana Clásica will be the high point of the summer of 2021 at Puerto Sherry's yacht club, where a new date has already been established: from July 21 to 25, 2021. Postponing the race was a hard decision for the club to take, but it decided in favour of common good, making sure that the highest number of yachts could participate to this biennial event that, since 2012, gathers together a fleet of the world's most representative classic sailing yachts. It is worth mentioning that at the 2018 edition of this international event there were yachts such as Tuiga, flagship of the Mónaco Yacht Club and one of the four 15mR class yachts, or the Giraldilla, launched in 1963 and sailed by the Count of Barcelona until halfway through the 1970s. Undoubtedly, Semana Clásica de Puerto Sherry confirms itself as a benchmark in the classic yacht regatta calendar in the Atlantic. Its privileged geographic location attracts the Atlantic fleet, with boats proceeding from the Portuguese coast as well as from the north of Spain. Likewise, the regatta is on the official calendar of the RFEV (Spanish Sailing Federation) and counts towards the Copa de España de Vela Clásica y de Época (Classic and Vintage Sailing Spanish Cup). Additionally, it is part of the prestigious sailing circuit 10th Trofeo Mare Nostrum. "*We have been working with great enthusiasm to try resume all our projects as well as introduce new ones*", says the president of the Club Náutico Puerto Sherry, Valle de la Riva, who is confident that Puerto Sherry's main regatta will be celebrated in all its splendour next July: "*the current situation is characterized by great uncertainty; we do not know what is really going to*



happen, but we are working with great enthusiasm and we are confident that in 2021 Puerto Sherry will once again host important regattas".

In line with the Club's strong focus on sailing competitions, in July 2021 the Club Náutico Puerto Sherry will celebrate another event postponed in 2020 due to the pandemic: the striking A-Class Catamaran European Championship. This international event further enhances Puerto Sherry's consolidation as a sport sailing reference port. In 2019, it hosted two Spanish and two world cups of adapted sailing and Techno 293. Additionally, it was home to the exclusive 52 Super Series circuit. Another fixed event on Puerto Sherry's calendar is the Snipe Master Spanish Championship, which will be held from September 16 to 19 in the Bay of Cádiz. Last summer, the AECIS (International Snipe Class Spanish Association) choose Club Náutico Puerto Sherry as the organizer of this national competition, in which it is estimated that there will be a participation of at least fifty sailors coming from all over Spain. © *Photos Puerto Sherry*

puertosherry.com

proyectos e incorporar algunos nuevos", ha explicado la presidente del Club Náutico Puerto Sherry, Valle de la Riva, quien confía en que la regata estrella de Puerto Sherry luzca en todo su esplendor el próximo mes de julio: *"las circunstancias actuales nos alejan de toda certeza, no sabemos qué va a pasar realmente, pero estamos trabajando con toda la ilusión confiando en que Puerto Sherry sea en 2021 de nuevo sede de regatas importantes y podamos tener un programa a la altura"*.

Asimismo, en esta fuerte apuesta por el deporte de la vela, el CN Puerto Sherry retomará también en el verano de 2021, en julio, otra gran cita pospuesta en 2020 por la pandemia, el espectacular Campeonato de Europa de Catamarán Clase A. Este evento internacional viene a reforzar la consolidación de Puerto Sherry como puerto de referencia para la práctica del deporte de la vela. Solo en 2019 se organizaron dos copas de España y dos mundiales, de vela adaptada y Techno 293. Además, fue sede del exclusivo circuito 52 Super Series. Lo que sí tiene ya marca en el calendario de Puerto Sherry es el Campeonato de España Máster de Snipe, que se disputará del 16 al 19 de septiembre en aguas de la Bahía de Cádiz. La Asociación Española de la Clase Internacional Snipe (AECIS) designó el pasado verano al Club Náutico Puerto Sherry como organizador de esta competición nacional, en la que está previsto que participe más de medio centenar de regatistas procedentes de toda España. © *Fotos Puerto Sherry*

puertosherry.com





V SEMANA CLÁSICA Puerto Sherry

Memorial Pedro Bores

CLUB NAUTICO PUERTO SHERRY

PUERTO SHERRY

FEDERACION ANDALUZA DE VELA

TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM
RCNB

Real Club Náutico de Barcelona
Siempre en activo



A pesar del verano atípico que el Covid 19 nos ha forzado a vivir, el Real Club Náutico de Barcelona ha mantenido su actividad, dando nuevamente muestra de que su compromiso con el desarrollo de la náutica sigue igual de vigente que cuando fue fundado, hace ya 140 años

No cabe la menor duda de que están siendo meses difíciles, debido a una situación excepcional que ha obligado a aplazar o cancelar eventos importantes, dentro del calendario deportivo de éste y de otros clubes. En concreto, el Real Club Náutico de Barcelona no ha podido celebrar las ediciones 2020 del Trofeo Joan Guiu; de la regata Menorca Sant Joan Trofeo Alfonso XIII; de la Barcelona Winter Series ni de la que a nosotros, como revista especializada en barcos clásicos y de época, más nos concierne: de la Puig Vela Clàssica Barcelona, dentro las más relevantes.

Lo cierto es que no ha quedado otro remedio, a pesar de la frustración que ello supone para todos los implicados, ya

Fully active

Despite the atypical summer we were forced to live due to the Covid-19 pandemic, Real Club Náutico de Barcelona has kept fully active, showing once again its commitment to sailing, which is as strong as it was when it was founded, 140 years ago.

©OSCAR TORRADES



There is no doubt that the past few months have been difficult ones, in which the exceptional situation has led to postpone or cancel numerous important events on the sailing calendar of this as well as other clubs. To be precise, Real Club Náutico de Barcelona was not able to celebrate the 2020 edition of important regattas including Trofeo Joan Guiu; Menorca Sant Joan Trofeo Alfonso XIII regata; Barcelona Winter Series and Puig Vela Clássica Barcelona, the one regatta we, as a magazine specialized in classic yachts, are most interested in.

One thing is for sure, there was no other option, despite the great frustration this caused to all involved, including organizes, participants and sponsors. And yet, it is quite clear that the Club's enthusiasm, passion, and commitment has not at all been affected, as the plans for the 2021 season are more ambitious and exciting than ever.

Of its rich sport calendar, the club was able to celebrate the Trofeo Conde de Godó regatta. Celebrating its 47th edition, it can be considered one of the most prestigious events on this side of the Mediterranean and one of the star events at Real Club Náutico de Barcelona. Its beautiful silver trophy, which boasts the name of the winning team of each edition on its base, is proudly exhibited at the Club. This year the race was characterized by good wind, high participation - considering the complicated times we are experiencing - and an award ceremony attended by a limited number of personalities and a single representative for each winning team. However, as a sing of solidarity, the club decided to shorten the event by one day, limiting the competition to Friday and Saturday. Nonetheless, the J70 class were able to sail seven legs, and the ORC categories four, with all participants extremely grateful to the Club for having put so much effort in making sure they could compete.

It is also with great pride and enthusiasm that Real Club Náutico de Barcelona works at its sailing school, which is devoted to teenagers and children as well as to adults, who can take theoretical and practical lessons to obtain marine certifications. Taking all possible preventive measures, the school has remained open, with more than one hundred children participating in the summer camps.

To maintain a sense of normality, but always prioritizing safety, the restaurant has also remained open, providing the best service to members and visitors in compliance with capacity limitations in force at any given time. It is also worth mentioning that Club Náutico de Barcelona, in keeping with current trends, has also boosted distancing by launching virtual classes as well as regattas, with a high participation rate.

rcnb.com

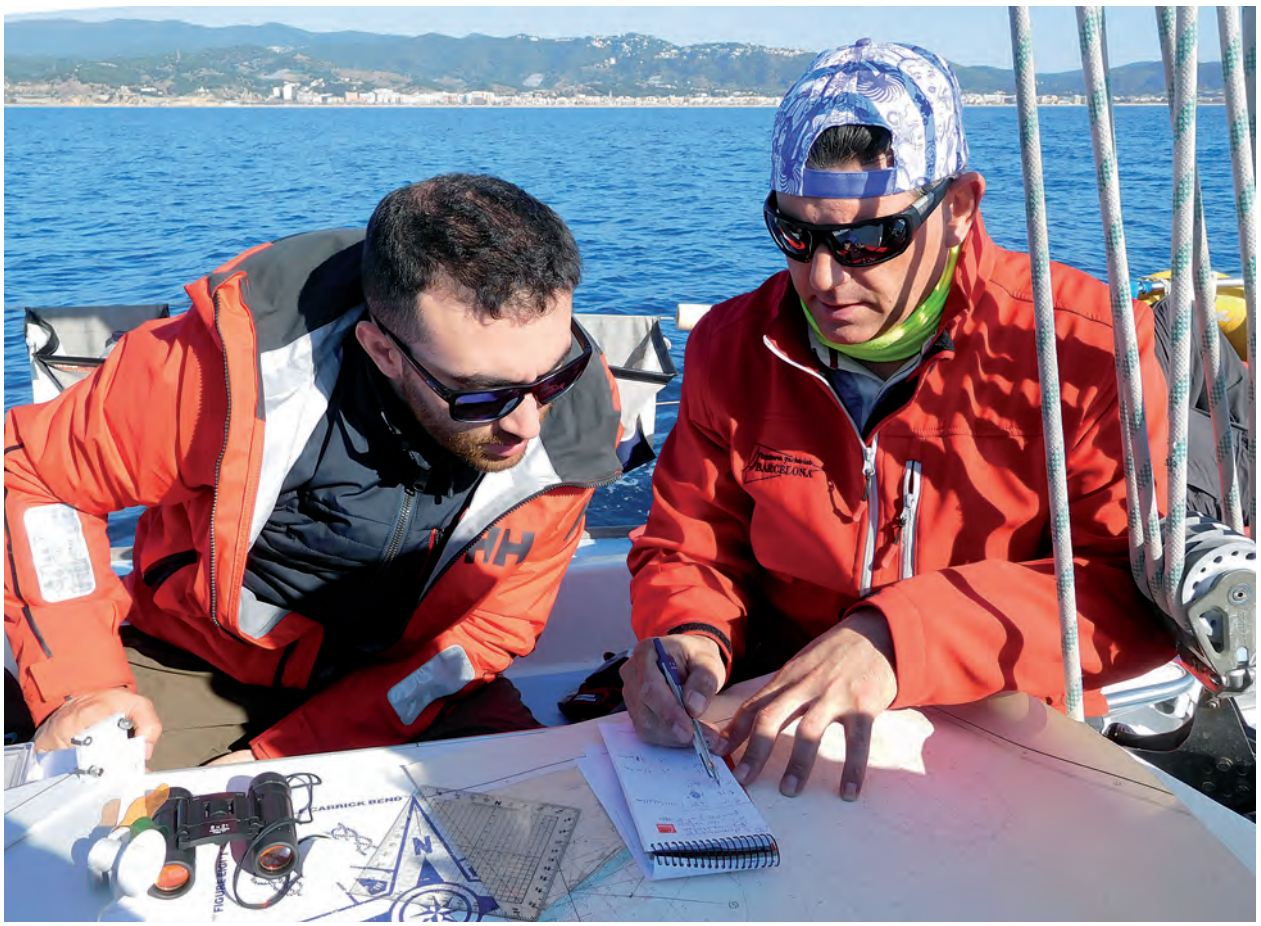
sean participantes como organizadores y patrocinadores. Aún y así, ha quedado bien patente que la ilusión, la pasión y el compromiso de este club son sentimientos que no se dejan vencer a la primera de cambio y que los planes para el 2021 son aún más ambiciosos e ilusionantes.

De su siempre completa agenda deportiva, el que pudo salvarse fue el Trofeo Conde de Godó, regata que por celebrar su 47 edición puede considerarse ya como una de las más prestigiosas de esta zona del Mediterráneo y una de las grandes estrellas del Real Club Náutico de Barcelona, con su magnífico trofeo de plata, en cuya peana se van añadiendo los nombres de los vencedores de cada edición y que permanece expuesto en las vitrinas del club. Este año se celebró con buen viento, alta participación – para los complicados tiempos que nos está tocando vivir – y una entrega de trofeos abierta a un número limitado de personalidades y a un único representante por barco ganador. No obstante, en solidaridad con la situación, el club decidió acortar el evento un día, limitando la competición a viernes y sábado. Así y todo, siete fueron las mangas corridas por los J70 y cuatro por las distintas categorías ORC, agradeciendo a

todos los asistentes el esfuerzo realizado por el club para permitirles competir.
Otro de los apartados que con mayor orgullo y entusiasmo promociona el Real Club Náutico de Barcelona es su escuela de navegación – tanto la destinada a jóvenes y niños, como las clases teóricas y prácticas para la obtención de las distintas titulaciones, enfocadas a los adultos. Tomando todas las medidas de prevención posible, todo ello ha seguido en marcha, con más de un centenar de niños participando en los cursos de verano.
Este intento de normalidad, aún prevaleciendo siempre la seguridad, ha sido también la premisa en el funcionamiento del restaurante, que ha procurado prestar el mejor servicio a socios y visitantes, con las limitaciones de aforo vigentes en cada momento. Hay que destacar que, siguiendo la pauta de los tiempos actuales, este club ha potenciado, a su vez, los contactos a distancia, habiendo puesto en marcha tanto clases como regatas virtuales, con gran éxito de participación.

rcnb.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

Regata Clásicos Club de Mar

Trio de triunfadores

Meerblick (1917), Giraldilla (1963) y Rossina di Mare (1961) se proclamaron vencedores de la única regata de barcos clásicos celebrada este año en España, siempre bajo las más estrictas medidas de seguridad sanitaria.



Meerblick (1917)

© Nico Martinez

Las embarcaciones Meerblick (1917), Giraldilla (1963) y Rossina di Mare (1961) se adjudicaron la quinta edición de la Regata Clásicos Club de Mar en sus respectivas clases: Época, Clásicos y RI Clásicos. La prueba, que constó de un único recorrido costero de 11 millas náuticas por la Bahía de Palma, bajo la organización del Club de Mar Mallorca, se corrió con un viento de componente suroeste que, como es habitual en el típico embat de la Bahía de Palma, fue aumentando de intensidad pasando de los siete nudos iniciales a los doce que se llegaron a registrar al cruzar los barcos la línea de llegada. Un buen viento para una magnifica regata y para una flota ansiosa por competir. No hay que olvidar que esta V Regata Clásicos Club de Mar venía a sustituir, este año, a la tradicional Illes Balears Clàssics, cita internacional que tuvo que ser suspendida, debido a las restricciones del Covid-19. La prueba, de carácter local, se disputó

Winning trio

Meerblick (1917), Giraldilla (1963) and Rossina di Mare (1961) were proclaimed winners of the only classic yacht race held this year in Spain, always in compliance with the strictest sanitary measures.

Meerblick (1917), Giraldilla (1963) and Rossina di Mare (1961) won the fifth edition of the Regata Clásicos Club de Mar in their respective classes: Vintage, Classics and RI Classics. The regatta was competed on a single 11-nautical-mile coastal course in the Bay of Palma and was organized by Club de Mar Mallorca. During the race, participating yachts were pushed by a SE wind that, as it always happens with the typical embat wind of the Bay of Palma, grew in intensity and went from seven knots at the start of the race to twelve at the arrival line. Excellent wind conditions for a fantastic race attended by a fleet that was eager to compete. It is important to remember that this year the 5th Regata Clásicos Club de Mar replaced the traditional Illes Balears Clássics, international event that had to be suspended due to restrictions related to Covid-19. The Regata Clásicos Club de Mar, a local event, was disputed in compliance with a strict health protocol, in fact, the nine participating yachts, all belonging either to the vintage or classic class, sailed to the start line at the convened time after having carried out the inscription procedure on-line. Obviously, once on land, to avoid contact among crews, no award ceremony was held.

siguiendo un estricto protocolo sanitario y los nueve barcos participantes, todos ellos pertenecientes a las divisiones de vela clásica y de época, se presentaron en la línea de salida a la hora convenida, tras haber realizado los trámites de inscripción por vía telemática. Obviamente, en tierra no tuvo lugar entrega de premios ni acto social alguno, para evitar el contacto entre las diversas tripulaciones.

El Meerblick, un 'pura sangre' botado en 1917, propiedad de Gabriele Pohlmann y patroneado por su esposo Otto, no dió opción alguna en la clase Época (barcos anteriores a 1950), imponiéndose al cutter Marigan (1898), de Tim Liesenhoff, por cuatro minutos en tiempo compensado.

En Clásicos (barcos botados entre 1950 y 1975), el Giraldilla de Valle de la Riva, navegó en todo momento en cabeza de la flota, venciendo holgadamente, con una diferencia de 46 minutos sobre el segundo clasificado, el Rosendo (1950), del armador Eduardo Jardón.

En RI Clásicos, donde se dan cita embarcaciones que reúnen las características de los Clásicos, en cuanto al año de botadura, pero que han sido objeto de algún tipo de modificación, el Rossina di Mare, armado por Amador Magrané y José Singla,



Giraldilla (1963)

mony was held nor any sort of social event whatsoever.
Meerblick, a thoroughbred launched in 1917 owned by Gabriele Pohlmann and skippered by her husband Otto, gave no chance to her opponents in the Vintage class (boats launched before 1950), imposing itself over the cutter Marigan (1898) of Tim Liesenhoff by four minutes in corrected time.
In the Classics class (boats launched between 1950 and 1975), Giraldilla owned by Valle de la Riva, sailed at the head of the fleet at all times, winning comfortably with a 46-minute difference over second place Rosendo (1950), owned by Eduardo Jardón.
In the RI Classics class - comprised of yachts that boast the same characteristics as the ones in the Classics class, as far as launch year is concerned, but that have undergone some sort of improvement - the Rossina di Mare, owned by Amador Magrané and José Singla, took little more than a two minute advance over January Sails (1973), of Gabriel Català, who had to settle for second place.
Manolo Nadal, Commodore at Club de Mar Mallorca, thanked the crews for attending the regatta in such a difficult year, due to the world pandemic, and encouraged them to participate in next year's Regata Illes Balears Clàssics, considered one of the best regattas in the classic sailing calendar in the Mediterranean.

AS STATED BY MANOLO NADAL, COMMODORE AT CLUB DE MAR MALLORCA:
"THE 5TH REGATA CLÁSICOS CLUB DE MAR IS ONE OF VERY FEW COMPETITIONS HELD THIS YEAR, SINCE THE STATE OF ALERT WAS DECLARED. WE THOUGHT IT WAS IMPORTANT TO MAINTAIN SOME SORT OF ACTIVITY, ALWAYS IN FULL COMPLIANCE WITH THE MEASURES IMPOSED BY HEALTH AUTHORITIES, IN ORDER FOR YACHTING ENTHUSIASTS TO BE ABLE TO ENJOY SAILING IN A SAFE MANNER."

Fotos by Nico Martínez
clubdemar-mallorca.com



Rossina di Mare (1961)



Marigan (1898)

sacó poco más de dos minutos al January Sails (1973), de Gabriel Català, que se tuvo que conformar con la plata.
Manolo Nadal, comodoro del Club de Mar Mallorca, agradeció a las tripulaciones su participación en un año tan dificil, por la complicada situación de pandemia global, animándolas a inscribirse el año que viene en la Regata Illes Balears Clàssics, considerada como una de las mejores del circuito de clásicos del Mediterráneo.

Fotos de Nico Martínez

clubdemar-mallorca.com

SEGÚN DECLARACIONES DE MANOLO NADAL, COMODORO DEL CLUB DE MAR MALLORCA: *"LA V REGATA CLÁSICOS CLUB DE MAR ES UNA DE LAS POCAS COMPETICIONES QUE SE HAN DISPUTADO ESTE AÑO, DESDE QUE SE DECLARÓ EL ESTADO DE ALARMA. CREÍMOS QUE ERA IMPORTANTE MANTENER UNA CIERTA ACTIVIDAD, RESPETANDO SIEMPRE LAS MEDIDAS IMPUESTAS POR LAS AUTORIDADES SANITARIAS, PARA QUE LOS AFICIONADOS A LA VELA PUDIERAN SEGUIR DISFRUTANDO DE SU DEPORTE, DE UNA MANERA SEGURA."*

CLASIFICACIONES | RANKING

CLÁSICOS | CLASSICS

	NOMBRE | NAME	APAREJO | RIG	ARMADOR | OWNER	DISEÑADOR | DESIGNER	AÑO | YEAR	CLUB
1º	Giraldilla	Yawl Bermudiano	Valle de la Riva	Sparkman & Stephens	1963	CN Puerto Sherry
2º	Rosendo	Sloop Bermudiano	Eduardo Jardon	Nicholsons	1950	Club de Mar/Aebec

ÉPOCA | VINTAGE

1º	Meerblick	10M.FI Marconi	Gabrielle Pohlmann	Johan Anker	1917	RCN Palma
2º	Marigan	Cutter cangreja	Tim Lisenhoff	Charles Livingston	1898	RCN Palma
3º	Gipsy	Ketch cangreja	Ricardo Rubio/José L.Vilar	Colin Archer	1927	RCN Santander/Aebec
4º	Freda	Goleta cangreja	Miguel Rigo	Murray Petersons	1935	RCN Palma

RI CLÁSICOS | RI CLASSICS

1º	Rossina di Mare	S&S 63	Amador Magraner/José Singla	Sparkman & Stephens	1961	RCN Pollença
2º	January Sails	She 31	Gabriel Catalá	Sparkman & Stephens	1973	RCN Palma
3º	Kailashi	Chill Out 40	Enrique Escaluriaza	Cardell&Barracuda	2005	

Regata Rei en Jaume

Victoria del Clásico Rossina di Mare

En su trigésimo cuarta edición, la regata Rei en Jaume incluía a barcos de época y clásicos en su listado de clases participantes, convirtiéndose así en la primera regata de altura organizada en España para este tipo de veleros.



©LAURA RAYÓ GAGO

Lamentablemente, y seguramente debido a las actuales circunstancias, la flota de clásicos no respondió como se esperaba a esta convocatoria, siendo tan solo uno el clásico inscrito, el Rossina di Mare del armador Amador Magraner que, curiosa y felizmente, acabó proclamándose vencedor de la clase RI. El Rossina di Mare, diseño de Sparkman&Stephens de 19,10 metros de eslora, construido en 1961, de aparejo bermudiano y con base en el RCN Puerto de Pollensa, completó el recorrido en 25horas 10 minutos.

La regata se celebró entre los días 11 y 12 de septiembre y estuvo organizada por los clubes náuticos de Salou y Santa Ponsa, contando en esta edición con una participación de 12 barcos, divididos en dos clases, RI y ORC. La flota compitió a lo largo del clásico recorrido Salou (Tarragona) - Santa Ponsa (Mallorca), que recrea el emprendido por el Rei en Juame cuando, en 1229, zarpó de la costa tarraconense a la conquista de la isla de Mallorca. La regata se desarrolló con vientos más bien flojos de componente Norte, lo que hizo que la prueba fuese muy táctica, obligando a frecuentes maniobras, lo que exigió a las tripulaciones una gran concentración y esfuerzo.

Es de esperar que el triunfo en esta regata del Rossina di Mare, que acababa de ganar a su vez la V Regata Clásicos Club de Mar, sirva de estímulo para lograr una mayor participación de barcos clásicos y de época en próximas ediciones de esta regata de altura que, al celebrar su trigésimo cuarta edición, podemos calificar de histórica.

REI EN JAUME REGATTA
Classic Rossina di Mare took victory

The 34th edition of the Rei en Jaume regatta was the first off-shore regatta organized in Spain to include classic and vintage classes.

Unfortunately, and surely due to the current situation, the classic fleet did not respond as expected, with only one classic yacht on attendance. It was the Rossina di Mare owned by Amador Magraner that, amazingly and happily, took overall victory in the RI class. The Rossina di Mare, a 19.10-metre Bermuda rig built in 1961 and designed by Sparkman&Stephens with home port in the RCN Puerto de Pollensa, completed the course in 25 hours and 10 minutes.

Organized by the Salou and Santa Ponsa yacht clubs, the regatta was held between 11 and 12 September and the twelve participating yachts were divided in two classes: RI and ORC. The fleet competed along the usual Salou (Tarragona) - Santa Ponsa (Mallorca) course, which relieves the voyage undertaken by King Jaume in 1929, when he set sail from the coast of Tarragona to conquer the island of Mallorca. The race was characterized by light northerly winds, thus requiring great tactics, which led to frequent manoeuvres, which in turn required great effort and concentration on behalf of the crews.

We hope that Rossina di Mare's victory, which has also won the 5th Regata Clásicos Club de Mar, will inspire other classic and vintage yachts to participate in future editions of this off-shore race that, as it celebrates its 34th anniversary, can definitely be defined as historic.

CLUB DeMAR

1969 MALLORCA

XXVI Regata Illes Balears Classics

Copa de España de Barcos de Época

11 - 14 Agosto 2021

Palma de Mallorca



Muelle Pelaires s/n 07015 Palma de Mallorca

Les Voiles d'Antibes 2020

Una edición insólita



La 25º edición de Les Voiles d'Antibes, que de celebrarse en junio fue aplazada a septiembre, se caracterizó por unas condiciones meteorológicas bastante insólitas, sometidas a los caprichos de Eolo.



La 25º edición de Les Voiles d'Antibes no solo tuvo que lidiar con el aplazamiento de junio a septiembre debido a la pandemia causada por el coronavirus, sino que también tuvo que enfrentarse a los caprichos de Eolo. Los días de la regata se caracterizaron por unas temperaturas muy altas, insólitas en septiembre, y de la ligera brisa térmica, que sopló durante las primeras dos pruebas, se pasó a un régimen tormentoso, con rachas de más de 40 nudos en las últimas dos. Pero a pesar de las condiciones climatológicas adversas, armadores y tripulantes manifestaron una gran alegría al poder volver a encontrarse y competir, una vez más, a bordo de sus joyas clásicas, y de hacerlo en condiciones casi normales.
En el primer día de regata, con vientos ligeros e inestables, tan solo llegaron a

An unusual edition

Postponed from June to September, the 25th edition of Les Voiles d'Antibes was held in unusual conditions as it had to play with the whims of Eole.

Besides having had to postpone its 25th edition from June to September due to the pandemic caused by the coronavirus, this year, Les Voiles d'Antibes also had to play with the whims of Eole, as the weather was characterized by unusual heat for the month of September, with a weak thermal breeze for the first two races and a stormy development, with gusts of over 40 knots, for the last two. But, despite the weather, owners and crews were all so pleased to have the chance to meet once again and be able to sail their classic jewels in almost normal conditions.
The first day was a bit of a sawtooth. With weak and oscillating winds, only 3 classes classified.

The second day did not get any better as, despite Race Committee's efforts, racing had to give way to swimming. It wasn't until the third day that the wind finally picked up and the Race Committee was able to give the starting signal to a magnificent race that sent the whole fleet to tack the Cap d'Antibes, reach the bay of Juan les Pins and the Palm Beach of Cannes. There was great excitement on the racecourse, with tacticians working to their heart's content, leading to mesmerizing manoeuvres at sea. The last day, competition started at 11 o'clock but two hours later, due to heavy squalls and 40 knots gusts, the organization was obliged to cancel the race for safety reason.

But, despite all adversities, the crews of seven amazing yachts took the top step of the podium, Tuiga in the Big Boats category, Chinook and Lulu in Vintage Gaff class, Rowdy and One Wave in Vintage Bermudian and Crazy Life and Sagittarius in the Classics, winning this more than exceptional edition of the Voiles d'Antibes 2020. *© Les Voiles d'Antibes*

voilesdantibes.com





CLASIFICACIONES | RANKING

BIG BOATS

	Nombre | Name	Aparejo | Rig	Constructor | Builder	Diseñador | Designer	Año | Year
1º	Tuiga	15m JI áurico	W. Fife & son	William Fife III	1908
2º	Moonbeam of Fife	Cutter áurico	W. Fife & son	William Fife III	1903
3º	Hallowe'en	Cutter bermudiano	W. Fife & son	William Fife III	1926

ÉPOCA CANGREJA | VINTAGE GAFF A

1º	Chinook	Sloop áurico	Herreshoff	Nathanaël G. Herreshoff	1915
2º	Corinthian	P Class áurico	Herreshoff	Nathanaël G. Herreshoff	1911
3º	Viola	Cutter áurico	W. Fife & son	William Fife jr	1908

ÉPOCA CANGREJA | VINTAGE GAFF B

1º	Lulu	Cutter áurico	Texier	Rabot d'aprés Caillebotte	1897
2º	Myfanwy	Cutter áurico	Samuel Bond	Alexander Richardson	1887
3º	Esterel	8m JI áurico	León Sibille	Léon Sibille & Luois Grossi	1911

ÉPOCA BERMUDIANA | VINTAGE BERMUDIA A

1º	Rowdy	Sloop bermudiano	Herreshoff	Nathanaël G. Herreshoff	1916
2º	Meerblick	10m T bermudiano	Johan Anker	Johan Anker	1916
3º	Skylark of 1937	Yawl bermudiano	FF. Pendleton	Olin Stephens	1934

ÉPOCA BERMUDIANA | VINTAGE BERMUDIA B

1º	One Wave II	6m JI bermudiano	A. Chiesa & fils	François Camatte	1948
2º	Carron III	8m JI bemudiano	W. Fife & son	William Fife III	1934
3º	Ellad	Cutter bermudiano	Fairlie Yacht Slip	William Fife III	1937

CLÁSICOS MARCONI | CLASSICS MARCONI A

1º	Saggitarius	Sloop bermudiano	Carlini	Sparkman & Stephens	1971
2º	Ojalá II	Sloop bermudiano	Huisman	Olin Stephens	1973
3º	Eugenia V	Ketch bermudiano	Sangermani	Philip Rohodes	1960

CLÁSICOS MARCONI | CLASSICS MARCONI B

1º	Crazy life	Sloop bermudiano	Carlini	Sparkman & Stephens	1968
2º	Silhouet	Sloop bermudiano	Franz G. Mass	Dick Carter	1965
3º	L'Aiglon	Ketch bermudiano	Chantier Gallian	Jean-Jacques Herbulot	1967



clasificarse los barcos de tres clases. En el segundo día, a pesar de los esfuerzos del Comité de Regata, las cosas no mejoraron y los tripulantes tuvieron que abandonar la idea de competir y aprovechar la ocasión para disfrutar de un día de baños y relax. Finalmente, el tercer día el viento se levantó y el Comité de Regata dio la salida a la que fue una regata espectacular cuyo recorrido incluía doblar el Cap d'Antibles, costear la bahía de Juan les Pins y alcanzar el Palm Beach de Cannes. Hubo gran emoción en el campo de regata donde los tácticos tuvieron que dar lo mejor de sí, dando lugar a increíbles maniobras en el mar. El último día, la salida se dio puntualmente a las 11 de la mañana aunque, al cabo de dos horas de competición y debido a la entrada de un fuerte vendaval con rachas de 40 nudos, la organización tuvo que anular la prueba por razones de seguridad.

A pesar de las adversidades, las tripulaciones de siete maravillosos barcos se hicieron con el primer escalón del podio: Tuiga en Big Boats; Chinook y Lulu en Época Cangreja; Rowdy y One Wave en Época bermudiana y Crazy Life y Sagittarius en Clásicos, al proclamarse, cada uno de ellos, vencedor de una edición tan excepcional como ha sido la del 2020 de Les Voiles d'Antibes. © *Les Voiles d'Antibes*

voilesdantibes.com

Meerblick Classic
Llegar y vencer



Tan solo arribar el Meerblick Classic a aguas mediterráneas, fijando su base en el Real Club Náutico de Palma, ha comenzado a cosechar triunfos en diversos campos de regata, demostrando así las cualidades de este gran diseño del noruego Johan Anker.

Cuando Otto Pohlman, nacido en Dusseldorf en 1957, y su esposa Gabriele decidieron echar sus raíces en Mallorca, tenían bien claro que con ellos traerían a uno de sus barcos clásicos a navegar por el Mediterráneo. Y así lo hicieron, eligiendo el Real Club Náutico de Palma como puerto base y lanzándose de inmediato a inscribirse en todas las regatas programadas para la temporada 2020 participando, finalmente, en todas aquellas que, en un verano tan atípico como el pasado, han podido celebrarse. Cinco regatas y cinco triunfos, figurando siempre Gabriele como armadora y Otto como patrón, al frente de una tripulación internacional que cuenta con un táctico de excepción, Albert Schweizer de Bremen y que sabe sacarle el mayor rendimiento a esta joya del pasado, a este

MEERBLICK CLASSIC
Arrives and wins

Upon arriving to the Mediterranean, having established her base port in Real Club Náutico de Palma, MeerBlick Classic has already triumphed on several racecourses, thus proving the qualities of this great design by Norwegian Johan Anker.



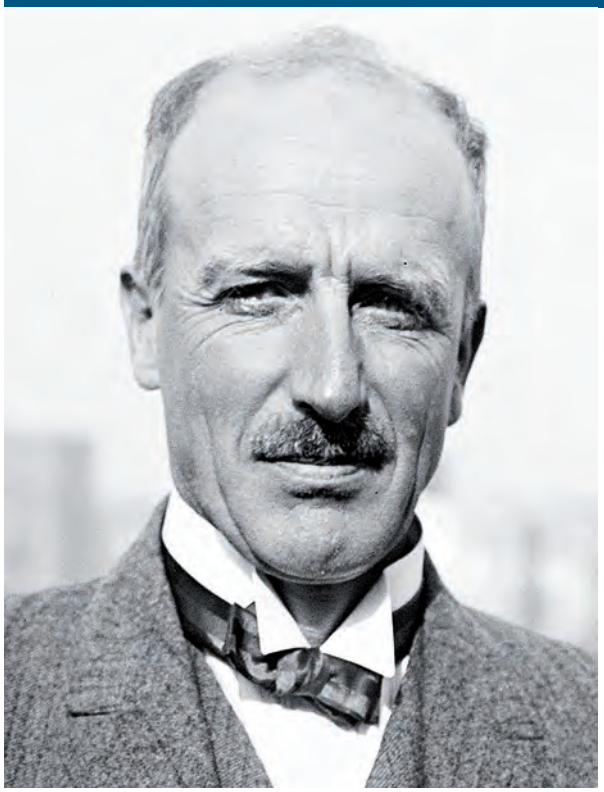
When Otto Pohlman, born in Düsseldorf in 1957, and his wife Gabriele decided to move to Mallorca, they were determined to bring with them one of their classic yachts to sail her in the Mediterranean. And so they did, setting Real Club Náutico de Palma as MeerBlick's base port and immediately enrolling her in all the regattas scheduled for 2020, finally participating in the ones that, due to such a strange summer season, were actually held. And the result was five regattas, five wins, always featuring Gabriele as owner, Otto as skipper, and an international crew that counts with an exceptional tactician, Albert Schweizer from Bremen, who knows how to enhance the performance of this classic jewel. MeerBlick is a 10mR designed in 1916 by Norwegian naval architect Johan Anker (1871-1940), the father of the legendary Dragon.

The first win was at the Regata Clásicos Club de Mar, held in August, in which MeerBlick stood out in what are now her waters, the Bay of Palma, imposing herself over her Vintage class rivals, the

very competitive Marigan (1898), Gipsy (1927) and Freda (1935). After this good start, the boat and crew headed to the Côte d'Azur where they participated and made it to the podium at Les Voiles de Saint Tropez, Régates Royales de Cannes and Les Voiles d'Antibes, facing outstanding competitors, including yachts such as Skylark (1937), Rowdy (1909), Jour de Fête (1930) and Comet (1940), just to mention a few. "We improved day by the day, race after race" says a satisfied Otto Pohlman, who also tells us that, on-board, they are all extremely proud of having placed MeerBlick Classic among the top yachts of her class in her first Mediterranean racing season. In fact, ever since her launch in 1917, after having been designed the previous year by legendary Johan Anker (1871-1940) and built at the Andker & Jensen shipyard in Vollen in the Olso Fjord under the name of Baba, this beautiful 10mR had always remained in Norway, sailing in northern waters. Until she moved to Mallorca, where she has lived a successful and exciting first race season. "We had numerous objectives for the last event of the season" says on-board tactician Albert Schweizer, speaking about Les Voiles de St.Tropez, "but due to a series of mistakes, we were only able to place fifth in the first race, but soon our crew, which in addition to German members counts on three Spaniards, a Dane and a Frenchman, took the lead and we were able to take two wins. Our main competitor, Skylark of 1937, had to do with a fifth place. Our win in this race was the best way to end

10 M FI creado en 1916 por el noruego Johan Anker (1871-1940), padre del mítico Dragón.
El primer triunfo fue en la Regata Clásicos Club de Mar, celebrada en el mes de agosto y en la que Meerblick destacó en las que ya son sus aguas, las de la Bahía de Pama, imponiéndose a sus rivales de clase, los muy competitivos Marigan (1898), Gipsy (1927) y Freda (1935), dentro de la clase Época. Tras este buen inicio de temporada, barco y tripulación se desplazaron a aguas de la Costa Azul, dónde participaron y ocuparon podium, en Les Voiles de Saint Tropez, les Régates Royales de Cannes y Les Voiles d'Antibes, teniéndoselas que ver con competidores de la talla y la veteranía de Skylark (1937) Rowdy(1909), Jour de Fête (1930) y Comet (1940), entre otros. "Fuimos mejorando día a día, regata a regata", manifiesta satisfecho Otto Pohlman, quién continua comentando que todos ellos están sumamente orgullosos de haber situado al Meerblick Classic entre los top de su clase, ya desde su primera temporada en aguas mediterráneas.
Y es que, haciendo algo de historia, desde su botadura en 1917 - tras haber sido diseñado el año anterior por el legendario Johan Anker (1871-1940) y construido por el astillero Anker & Jensen en Vollen, en el fiordo de Oslo bajo el nombre de Baba - este precioso 10M FI

JOHAN ANKER (1871-1940)



Con más de 350 veleros diseñados por él y construidos en su astillero Anker & Jensen, Johan Anker está considerado como uno de los grandes del diseño, activo participante en la creación de la Fórmula Internacional, maestro en la clase 12M FI y padre del mítico Dragón. Una vida tan intensa como diseñador y su aún más exitosa historia como navegante, con dos oros olímpicos en su haber, le hace merecedor del completo artículo que le dedicaremos en un próximo número. | With no less than 350 sailing boats designed and built in his shipyard Anker & Jensen, Johan Anker is considered one of the best yacht designers ever. He contributed greatly to the creation of the International Rule, was a master of the 12mR and the father of the legendary Dragon. Given his intense life as designer as well as yachtsman, having won two Olympic gold medals, we will devote a full article to him in our next issue.

MEERBLICK CLASSIC: PALMARÉS | WINS 2020

1º Regata Clásicos Club de Mar - 2º Les Voiles d'Antibes - 3º Régates Royales de Cannes - 2º Travesía Cannes - St. Tropez - 1º Les Voiles de Saint Tropez01 | 1st Regata Clásicos Club de Mar - 2nd Les Voiles d'Antibes - 3rd Régates Royales de Cannes - 2nd Journey Cannes - St. Tropez - 1st Les Voiles de Saint Tropez



FICHA TÉCNICA | TECHNICAL SPECIFICATIONS
Nombre original | Original name Baba · Diseñador | Designer Johan Anker (1871-1940) · Año de construcción | Year of construcción 1917 · Astillero | Shipyard Anker & Jensen, Vollen / Noruega | Norway · Clase | Class 10 metros FI (Época)| 10mR (Vintage) · Eslora | Lenght 15,54m · Manga | Beam 3,12 m · Calado | Draft 2,22m · Desplazamiento | Displacement 12 t · Vela mayor | Main sail 74m² · Trinqueta | Foresail 36 m² · Génova | Genoa 67 m² · Spinnaker 138 m² · Altura del mástil | Mast height 19,30 m sobre cubierta | above deck · Tripulación de regata | Racing crew 7 · Armador | Owner Gabriele Pohlmann · Patrón | Skipper Otto Pohlmann · Puerto base | Base port Real Club Náutico de Palma, Mallorca

such an unusual yet intense summer racing season". Likewise, Manuel Almeida, in charge of the maintenance and management of the Meerblick in Mallorca, made a statement we all agree on: "The fact that a sailing yacht such as MeerBlick arrives to Mallorca and that she does so thanks to an owner and skipper like Gabriele and Otto, who have the intention of representing Real Club Náutico de Palma on the most important racecourses in the Mediterranean, is the best news we could receive, especially in a year as complicated as the one we are experiencing."

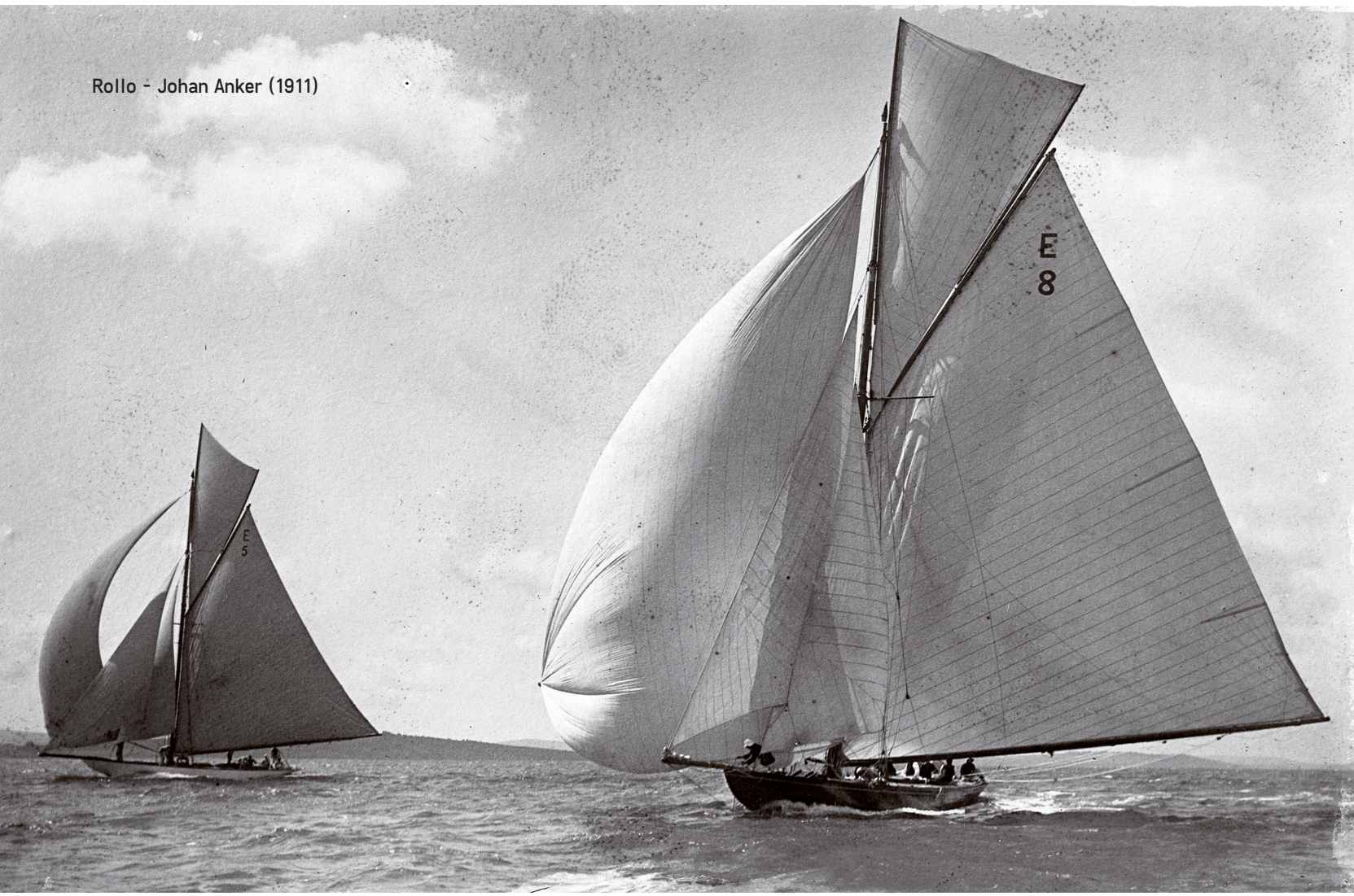
Photos: Andreas Kling - Classic Kling Presse

– que originalmente iba aparejado en cangreja - había permanecido en Noruega, moviéndose siempre por aguas nórdicas, hasta su traslado a Mallorca, dónde ha vivido una primera temporada trepidante y exitosa. "Para el último encuentro del año, nos habíamos fijado un sinfín de objetivos" recuerda por su parte el táctico de a bordo, Albert Schweizer, hablando de Les Voiles de St.Tropez, "pero debido a una serie de pequeños errores, tan solo pudimos hacer un quinto en la primera prueba, aunque pronto nuestra tripulación – que además de componentes alemanes contaba con tres españoles, un danés y un francés – supo reponerse y contabilizamos dos victorias. Nuestro mayor competidor, Skylark of 1937, tuvo que contentarse con el quinto puesto. Nuestro triunfo en esta regata ha sido el mejor colofón para un verano atípico pero intenso". Por su parte, Manuel Almeida - mano derecha de la armadora y del patrón para el mantenimiento y gestión del barco en Mallorca – pone de manifiesto, con sus palabras, una verdad que todos compartimos: "Que llegue a Mallorca un velero como éste y que lo haga de la mano de una armadora y de un patrón como Gabriele y Otto, dispuestos a representar al Real Club Náutico de Palma en los más importantes campos de regata del Mediterráneo, es la mejor noticia que podíamos recibir, especialmente en un año tan complicado como éste".

Fotos: Andreas Kling - Classic Kling Presse

Doce Metros

La clase más internacional y consolidada de la Fórmula Internacional



Rollo - Johan Anker (1911)

Destacados protagonistas de la America's Cup (1958-1987) los 12m FI fueron, a su vez, clase olímpica (1908-1920) y su larga, exitosa e intensa historia aún se sigue escribiendo.

Por Leonardo García de Vincentiis

En el pasado número de Sea Fever trazamos una breve reseña sobre el nacimiento y las vicisitudes de la Fórmula Internacional que es la fórmula de medición más longeva de la historia. Vamos ahora a relatar cómo, dentro de dicha Formula, evolucionó la clase más exitosa de la misma, o sea la de los 12m FI. Su historia se puede dividir en tres fases: la primera, desde su nacimiento hasta después de la Primera Guerra Mundial, en la que los Doce fueron clase

12mR
The most consolidated class of the International Rule

Playing a star role in the America's Cup (1958-1987), the Twelve metres were also an Olympic class (1908-1920) and their successful and intense story still continues today.

By Leonardo García de Vincentiis

In the last issue of Sea fever we presented a short review on the beginnings and the changes undergone by the International Rule, which is most certainly the longest lasting rating system in sailing history. In the following pages we are going to talk about the evolution experienced by the Rule's most successful class, that is the Twelve metre. The story of this class can be divided in three parts: the first goes from its beginnings to after World War I, when the 12mR was an Olympic class, even if not a successful one given its high costs; the second, in between wars, when the 12mRs fought in the America's Cup, competing against the huge Js - which conveyed the class with a glamour that made it especially in vogue in international regattas in Europe and the United States - and the third, which begun in 1958 when it was chosen as the sole class to compete in the America's Cup, replacing the huge and outdated J-class yachts. To study deep into the past of this exciting class, in the following pages, we are going to concentrate on the first two parts of its long story.

OLYMPIC CLASS (1907-1920)

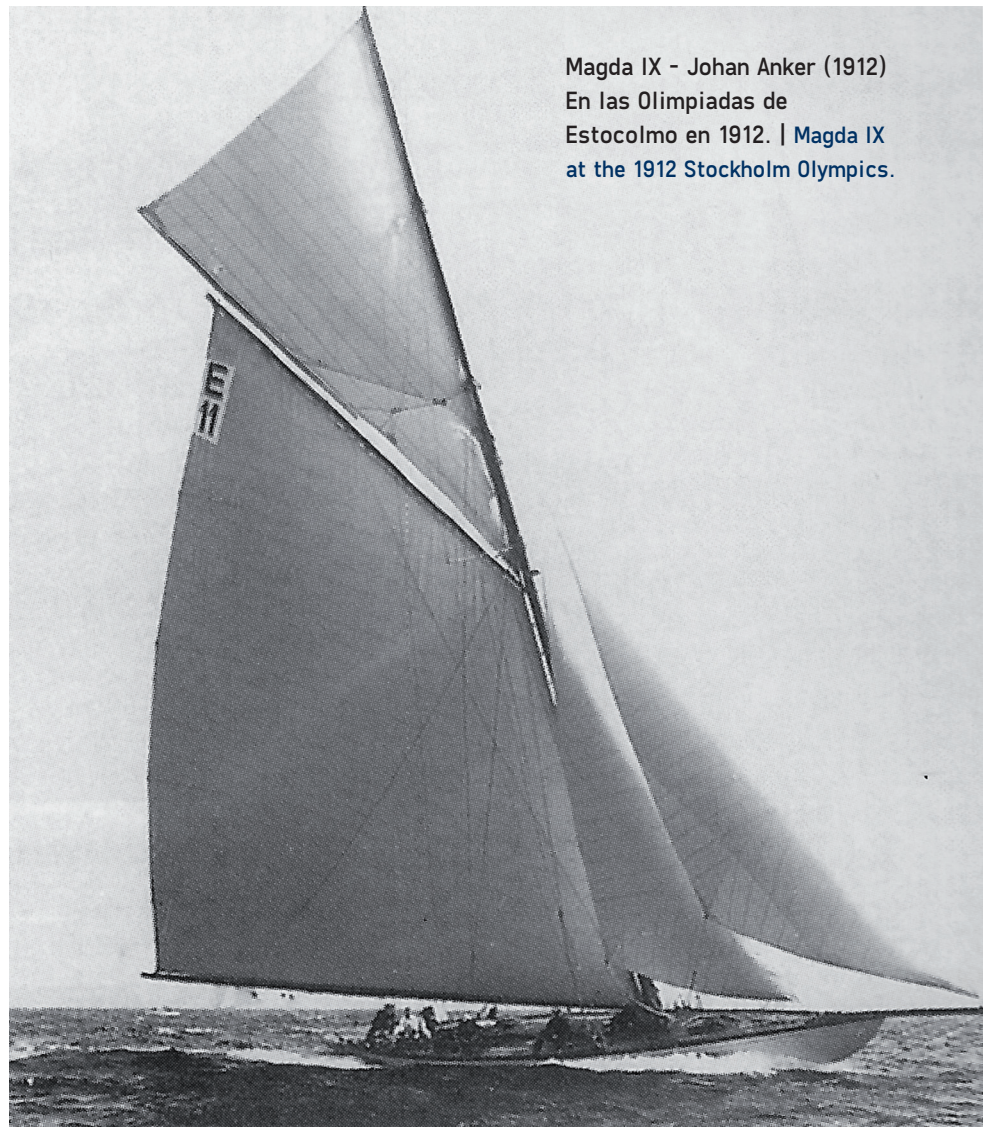
The 12mR class had a good start, in fact in between 1907 and 1920 more than forty units were built throughout Europe. In 1907, the

olímpica, aunque sin mucho éxito, por su coste elevado; la segunda, la que discurre entre guerras, y en la que los Doce fueron la clase benjamina de los grandes potentados que se disputaban la Copa América compitiendo con los J - otorgándole con ello un glamour que impulsó su éxito en las regatas internacionales en Europa y en los Estados Unidos - y la tercera, que empieza a partir de 1958, cuando fue elegida como clase única para disputar la Copa América, sustituyendo a los enormes y ya desfasados Clase J.

Para poder ser más prolijos en el relato de la historia de esta apasionante clase, vamos a limitarnos, por el momento, a repasar lo sucedido en las primeras dos etapas de su recorrido.

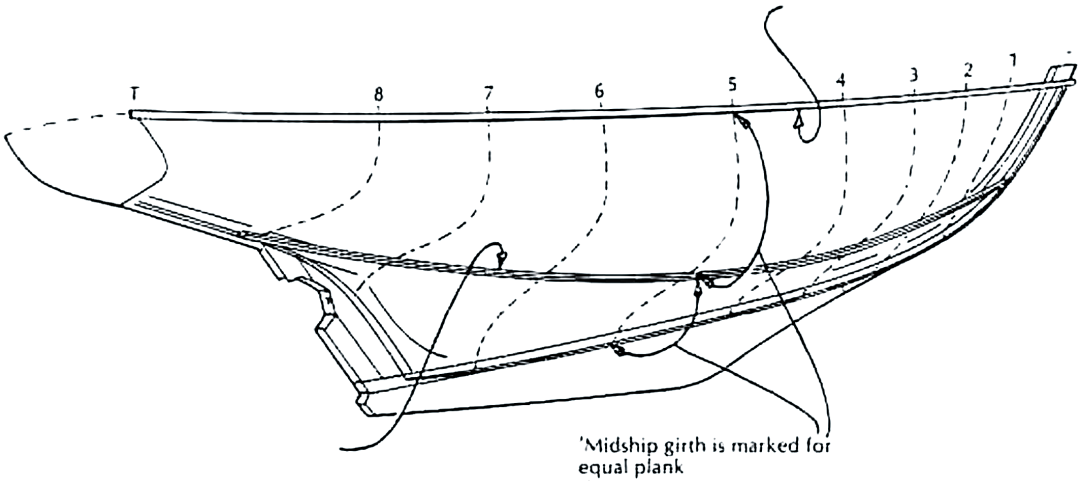
CLASE OLÍMPICA (1907-1920)

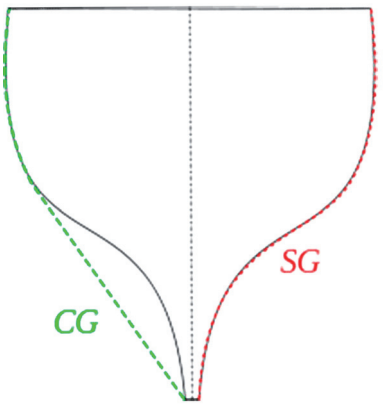
Los Doce tuvieron un buen inicio, ya que entre 1907 y 1920 se construyeron algo más de cuarenta unidades en toda Europa. El mismo año 1907 se botó el Heatherbell, diseñado por Sir Thomas Glen-Coats para su uso personal y construido por el famoso astillero A. Robertson & Son en Escocia. Glen-Coats era el heredero de una riquísima familia del sector textil en Paisley (Escocia), lugar de origen de muchos armadores de barcos famosos construidos y diseñados por los grandes nombres del momento: Fife,



Magda IX - Johan Anker (1912) En las Olimpiadas de Estocolmo en 1912. | Magda IX at the 1912 Stockholm Olympics.

Concepto del contorno de un casco. | Hull outline.





Factor Benzon | Benzon Factor
El "Benzon Factor" es la diferencia entre el contorno del casco (SG) y la medida de una hipotética "cadena" entre el bordo y la quilla (CG). A mayor diferencia, más penalizacion. | The "Benzon Factor" is the difference between the girth of the hull (SG) and the lenght of an hypotetical "chain" between the gunwale and the keel (CG). The greater the difference the greater the penality.

Watson y Milne. Thomas había realizado su aprendizaje en el despacho de Alfred Milne, diseñador que se especializó, con mucho éxito, en la nueva fórmula, tanto como diseñador como en su faceta de navegante.

En 1908, en un intento de fomentar la categoría, los Doce fueron elegidos como clase olímpica, para los Juegos de Londres. Glen-Coats diseñó ese mismo año el Hera y, con ese barco, Mylne le acompañó en las Olimpiadas, en la que los Doce era la categoría reina. Hera ganó la medalla de Oro, contra otro rival inglés. Los Doce fueron clase olímpica también en 1912, en Estocolmo, y en 1920 en Amberes, ambas ediciones ganadas por los noruegos. En ningún caso se puede hablar de éxito de la clase en las olimpiadas, puesto que en ellas tan sólo llegaron a participar dos barcos en Londres y Amberes y tres en Estocolmo. Además, en Amberes, los dos participantes, Atalanta y Heira II, pertenecían a categorías diferentes, puesto que la Fórmula Internacional había cambiado en 1919 y uno respondía a la antigua y el otro a la nueva medición. Esto nos lleva a analizar el porqué, siendo considerada Clase Olímpica, los Doce no proliferaron en esa época.

El hecho es que una de las razones que llevaron a la creación de la Fórmula Internacional había sido que los barcos de regata, incluso los grandes 52 pies LR (Linear Rating, o sea Arqueo Lineal, antecesores de la FI), eran, a pesar de su eslora de casi veinte metros, totalmente inhabitables ya que, aprovechando los agujeros de su fórmula de medición, los diseñadores habían ido reduciendo la medida de las amuras hasta el extremo de que en el interior no se contaba ya con la altura mínima para permanecer de pie. Para intentar ponerle remedio, en la Fórmula Lineal se medía la diferencia entre cadenas, o sea entre la línea del perímetro transversal del casco en la manga máxima y la línea imaginaria que une directamente la borda, en la manga máxima con la quilla, que tiene un perímetro menor. A más diferencia, más penalización. Se trata del conocido como "factor Benzon" por su autor, un dentista danés, apasionado regatista y que tuvo una gran influencia también en la Fórmula Internacional. Ésta última, además, al imponer unas alturas de amura mínimas, reforzaba el "factor Benzon". Muy pronto, para reducir el peso del temido factor, los ingenieros navales encontraron que la mejor escapatoria era reducir el calado, pudiendo al mismo tiempo, gracias a los equilibrios de la fórmula, aumentar el velamen hasta niveles que incluso llegaban a ser peligrosos, al provocar graves carencias de estabilidad. Evidentemente, los Doce de esta primera fórmula, especialmente los que se diseñaron a partir de 1912, no eran barcos aptos para la navegación de altura. Hoy siguen navegando varias unidades de la Primera Fórmula: como el Cintra, diseño de William Fife III de 1909, magistralmente restaurado en Italia en la década de los '90 del siglo pasado, o el Erne Signe, igualmente de Fife y construido en 1911, que navega con aparejo bermudiano.

Heatherbell was launched. Designed by Sir Thomas Glen-Coats for private use, it was built by prestigious yard A. Robertson & Son in Scotland. Glen-Coasts was the heir of a very rich textile family in Paisley (Scotland), place of origin of numerous owners of famous yachts built and designed by the most prestigious naval architects of the time: Fife, Watson and Mylne. Thomas had been an apprentice in the studio of Alfred Mylne, who had successfully specialized in the new rule, both as designer and sailor.

In 1908, in an attempt to promote the class, the 12mRs were chosen as an Olympic class for the London Olympic Games. That same year, Glen-Coats designed Hera and, together with Mylne, took her to the Olympics, where the 12mR was the premier class. On

©GERHARD STANDOP



Cintra - William Fife III (1909)

©GERHARD STANDOP



Anitra - William Starling Burgess (1928)

1919: LA SEGUNDA FÓRMULA

Esta situación llevó a que, al finalizar la Primera Guerra mundial, ingleses y escandinavos se pusieran de acuerdo para modificar la Fórmula Internacional, disminuyendo el factor Benzon, aumentando la importancia de la eslora y disminuyendo la penalización de la manga. El velamen fue puesto bajo raíz cuadrada en lugar de un tercio. Como en ese momento el aparejo bermudiano había empezado a difundirse entre los barcos de regata de otras fórmulas, especialmente escandínavas, su penalización en la Fórmula Internacional supuso nuevos interrogantes. La altura del palo se limitó de una manera un tanto complicada, puesto que tenía que ser el doble de la eslora en flotación, con lo cual, al cambiar las medidas del barco, cambiaría la altura del palo y la superficie del velamen. Ello supuso una infinidad de problemas, protestas y medidas de control que oscurecieron la bondad de la nueva fórmula hasta que, en 1927,



Thomas Glen-Coats (1878 - 1954)
Navegante y arquitecto naval escocés | Scottish sailor and naval architect

the occasion, Hera won the gold medal, sailing against another English rival. Twelve metres were also Olympic class in 1912, in Stockholm, and in 1920, in Antwerp, both editions won by Norwegians. The participation at the Olympics cannot be deemed a success, as only two yachts took part in London and Antwerp and three in Stockholm. Additionally, in Antwerp, the two participating yachts, Atalanta and Heira II, belonged to different categories, as the International Rule had changed in 1919 and one belonged to the old Rule and the other to the new one. We are here going to explain why, despite being considered an Olympic Class, 12mRs did not proliferate in that period. The fact is that one of the reasons that had led to the creation of the International Rule was that race yachts, including the large 52 footers LR (Linear Rating, predecessor of the IR), despite their almost 20 metres in length, were uninhabitable as, taking advantages of the loopholes of its rating system, designers had been reducing the height of the sides to the extreme, to the point that inside there was no standing room. To find a solution, in the Linear Rating, the difference between girths was measured, that is between the outline of the hull that goes from the gunwale at maximum beam to the keel and an

se adoptó la solución definitiva: la altura del palo sería el doble del número de la clase, más un metro. O sea que en un Doce, el palo tenía que medir 25 metros, como medida fija y, desde entonces, no se volvieron a aparejar Doce con vela cangreja.
A partir de 1920, la Fórmula Internacional reconoció sólamente las categorías de Seis, Ocho y Doce metros, mientras que las demás dejaban de existir como tales. Cada medida tenía sus virtudes y las de los Doce eran bien patentes: se trataba de barcos deportivos sumamente complejos, en los que se ponían de relieve las capacidades marineras y el trabajo de equipo de la tripulación y que, al mismo tiempo, al acabar la regata ofrecían un alojamiento cómodo y



William Starling Burgess (1878 - 1947)
Arquitecto naval norte americano | American naval architect

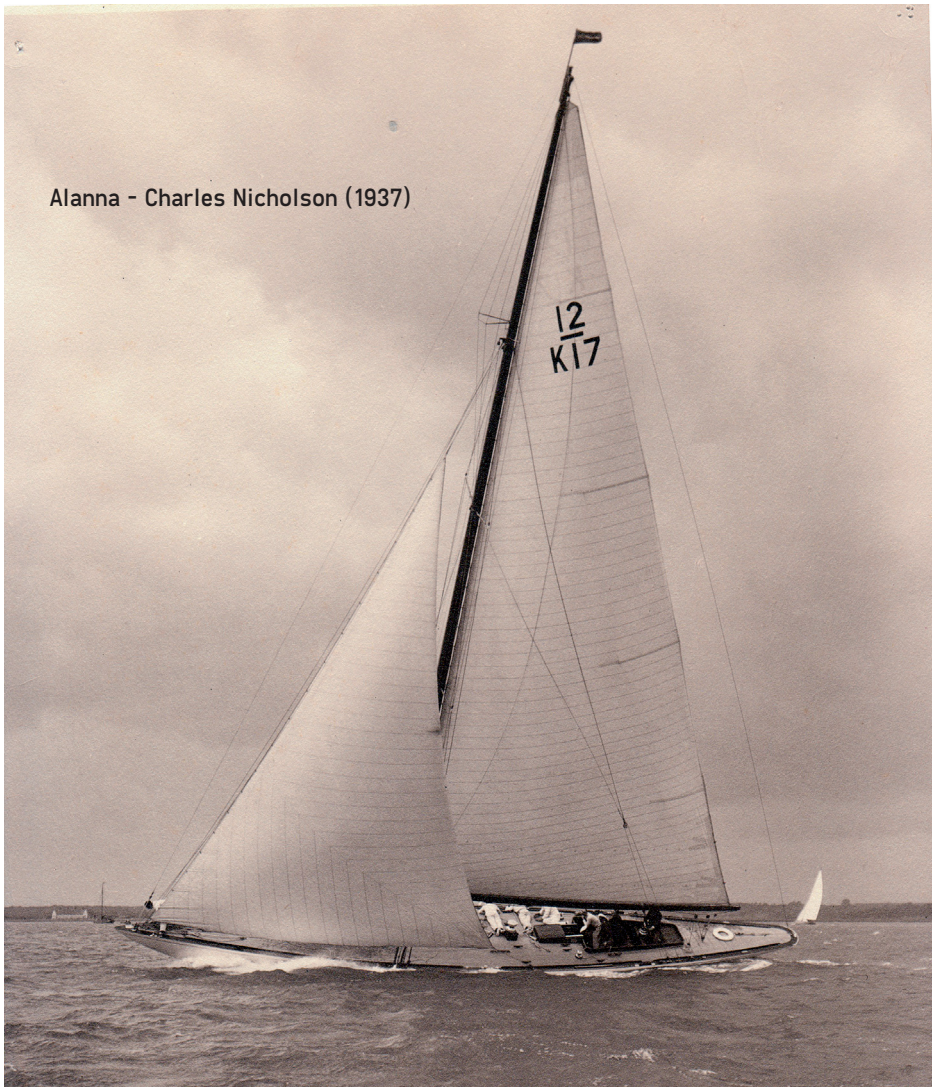
imaginary line that directly joins the gunwale, at maximum beam, to the keel, which is shorter (See image in previous page). The greater the difference the greater the penalty. It is known as the "Benzon factor", named after its author, a Danish dentist, enthusiast sailor, who also had a great influence on the International Rule. As it imposed a minimum height of the sides, the International Rule reinforced the "Benzon factor". Soon, to reduce the effects of the feared factor, naval engineers found that the best loophole was to reduce draft and, at the same time, thanks to the different balances within the rule, increase the sail area to an extent that was even dangerous, as it caused severe instability. The Twelve metres built following this first rule, especially the ones designed starting from 1912, were not appropriate for offshore sailing. There are still several units of this first formula sailing today, such as Cintra, designed by Fife III in 1909 and masterfully renovated in Italy in the 1990s, or Erne Signe, also designed by Fife and built in 1911 that sails with Bermudian rig.



Alexander Robertson (1851-1937) con sus hijos | with his sons
Constructor naval escocés | Scottish boat builder

1919: THE SECOND RULE

At the end of WWI, the English and the Scandinavians agreed on modifying the International Rule by reducing the "Benzon factor", increasing the relevance of the length and reducing the penalty related to the beam. The sail area was calculated by square root rather than a third. Given that at the time race sailing yachts of other rules were being fitted with Bermudian rig, especially Scandinavian boats, its penalization within the International Rule arouse some doubts. The height of the mast was limited in a complicated manner, as it had to be twice the waterline length, so if the length of the yacht was changed the height of the mast and the sail surface had to be changed as well. This presented numerous problems, protests and control measures that cast a shadow on the quality of the new rule. Until 1927, when the definite solution was found: the height of the mast would be twice the number of the class plus one metre. i.e. the height of the mast of a 12mR was 25 metres; from then on no Twelve metres were fitted with gaff rig.
From 1920, the International Rule only recognized Six, Eight, and Twelve metre classes, and the others ceased to exist. Each class had its own virtues and the one of the Twelve metres' were quite obvious: they were very sporty, highly complex boats, aboard which crews could give full rein to their seafaring capacities and team work and, once the race was over, they provided comfortable and welcoming accommodation. Prestigious English designer Uffa Fox explained it perfectly when he wrote that one night, after a hard day of racing, as he was rowing past the 12mR Vanity V, he could hear the sound of a violin coming from one of the hatches on deck, it was the owner who was happily playing in maximum comfort.
Despite the fact that the class no longer participated in the Olympic Games, incredible 12mRs were being built, with some of the most prestigious designers competing among themselves to create the best yacht of the time. Their sporting life was extremely rich, especially in England, where Twel-



Alanna - Charles Nicholson (1937)

acogedor. El gran diseñador inglés Uffa Fox lo resumió perfectamente al escribir que una noche, después de un duro día de regatas, al pasar remando cerca del 12 metros Vanity V, oyó salir, a través de una de las escotilla de su cubierta, el sonido del violín del armador que sonaba alegre y relajado. Aunque su participación en las Olimpiadas había terminado, los Doce tuvieron desde entonces un éxito de construcción continuado y algunos de los diseñadores más famosos de la época compitieron en crear el mejor barco del momento. Su vida deportiva fue muy intensa, especialmente en Inglaterra donde se utilizaron para el entrenamiento de las tripulaciones de los Clase J de la Copa América. Tanto Vanderbilt, el defensor, como T.O.M. Sopwith, el desafiante, tenían sendos Doces, con los que durante la temporada de regatas de verano del Reino Unido solían revivir sus desafíos de la Copa.

En Europa, los barcos más veloces eran, en general, los de Mylne y Johan Anker, más jóvenes que el tercer William Fife. En los Estados Unidos, aunque los navegantes es-

ve metres were used to train the crews of J class yachts that would compete in the America's Cup. Vanderbilt, the defender, and T.O.M. Sopwith, the challenger, both owned a 12mR, with which they competed during the summer race season in England, reliving the thrills of the Cup's challenges. Generally speaking, the fastest boats in Europe were designed by Mylne and Johan Anker, both younger that William Fife III. In the United States, although sailors were bound to their Universal Rule, 12mR class had certain success and a famous designer such as William Starling Burgess even designed a series of six Twelve metres built in 1928 in Germany by Abeking & Rasmussen. They were all the same, except for the rig, the deck layout and the interiors. From the US-1 to the US-6 their names were: Waiandance, Isolde, Tycoon, Iris, Anitra and Onawa, the latter two still sailing today.

In 1938, Vanderbilt presented a new invincible boat, the Vim, designed by the young and brilliant Olin Stephens. In the 1939 summer races, the yacht had no rivals in the European fleet, but the world was going from one crisis to another, heading towards WWII, and Vim's rivals had to wait longer than expected to take their revenge. As we will see in our next issue, Vim played an important hinge role between the second and the third part of the history of the Twelve metre class. It was, and still is, a marvellous yacht, as it keeps on sailing with its original configuration. Vim was the first Twelve metre to boast an aluminium mast.

And speaking about 12mR class yachts of the second Rule that are still sailing today, we must mention La Spina, which was designed and built by Vincenzo Ba-



Alexander Robertson & Sons
Astillero en Escocia (1876 - 1980) | Boatyard in Scotland (1876 - 1980)

tuvieran vinculados a su Fórmula Universal, los Doce tuvieron cierto éxito y un genial diseñador como William Starling Burgess incluso diseñó una serie de seis Doces, construidos en 1928 en Alemania por Abeking & Rasmussen. Eran todos iguales, menos en el aparejo, en la disposición de cubierta y en los interiores. Desde el US-1 hasta el US 6, sus nombre fueron: Waiandance, Isolde, Tycoon, Iris, Anitra y Onawa, estos dos últimos aún navegan hoy en día. En 1938, Vanderbilt volvió a la carga con un barco invencible, diseñado por el joven y genial Olin Stephens, el Vim. En las regatas del verano de 1939, este barco no tuvo rivales en la flota europea, pero el mundo iba resbalando, de crísis en crísis, hacia la segunda guerra mundial y al Vim y a sus rivales les tocó esperar mucho más tiempo de lo pensado para intentar la revancha en sus regatas de antes de la guerra. El Vim iba a tener, como veremos, un papel importante de bisagra entre la segunda y la tercera fase de la historia de los Doce. Era un barco magnífico y lo sigue siendo, ya que continua navegando en su configuración original. También fue el primer Doce que arboló un palo de aluminio. Y hablando de supervivientes de la segunda Fórmula de los Doce que siguen en activo, debemos recordar a La Spina, de 1929, diseñado y construido por Vincenzo Baglietto y que hoy tiene su base en España y el Emilia, también italiano y del mismo año, diseñado y construido por Costaguta, que nació con aparejo de goleta y así permaneció toda su vida hasta que, una reciente y polémica restauración, le impuso el palo del diseño original, con el que nunca había navegado. Otro Doce que navega en España, aunque muy modificado y necesitado de profunda restauración, es el Rhona, diseñado por Fife y construido en 1927.

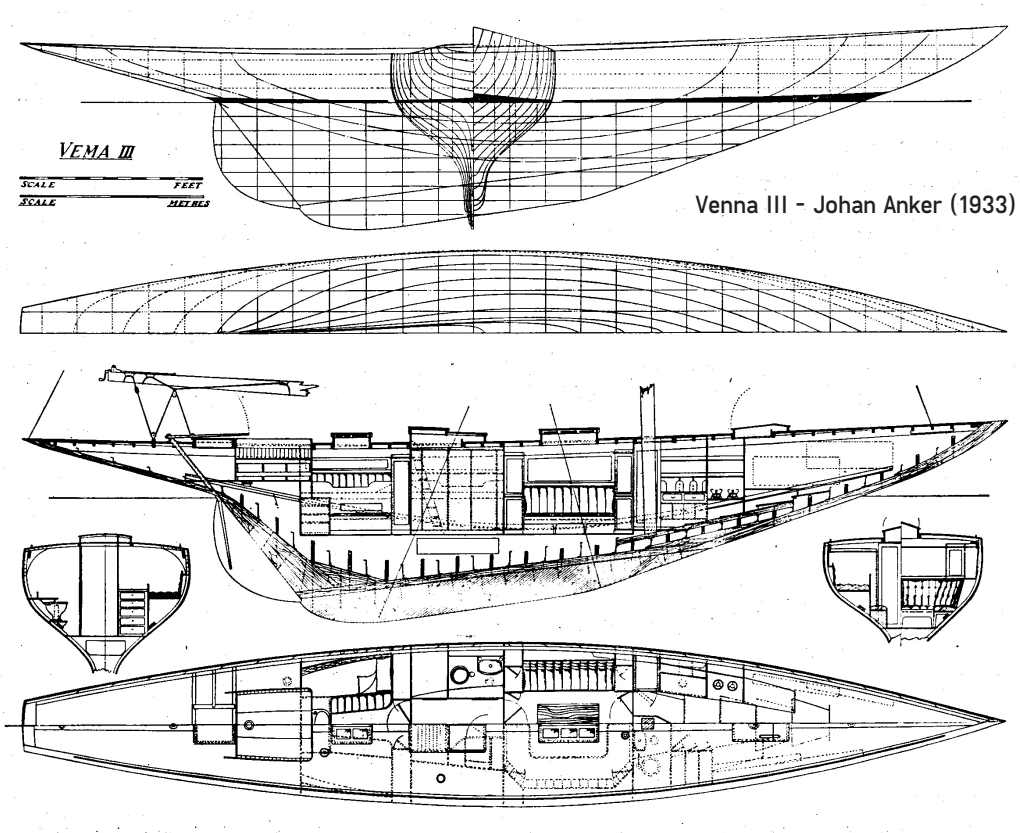
Aquí dejamos momentáneamente la apasionante historia de los Doce, aplazando a un próximo número el intenso relato de su época como clase elegida para la America's Cup (1958 – 1987) y su posterior renacimiento, gracias al entusiasmo de diversos armadores y a la constante labor de la ITMA (International Twelve Metters Association).



Alfred Mylne (1872 - 1951)
Arquitecto naval escocés |
Scottish naval architect

glietto in 1929 and now has its base port in Spain, and Emilia, designed by Costaguta, it is also Italian and was built the same year as La Spina. Born as a Schooner, she remained so until, during a recent controversial refit, she was fitted with the mast of her original design with which she had never sailed. Another Twelve metre that currently sails in Spain, although highly modified and in need of a thorough refit, is Rhona, designed by Fife and built in 1927.

We temporarily end here the fascinating story of the Twelve metre class. In our next issue, we will take up the intense period in which it was chosen as the sole class to compete in the America's Cup (1958 - 1987) and its rebirth, thanks to the enthusiasm of several boat owners and to the constant work carried out by the Twelve Metere Association.



Venna III - Johan Anker (1933)

TRUE LOVE
Goleta de Alta Sociedad

Aunque su aparición inicial en Historias de Filadelfia sea en las someras aguas de una piscina, el True Love acaba cobrando protagonismo en la siguiente versión de esta deliciosa comedia, a medias musical, llamada High Society, o sea Alta Sociedad.







DE LA FICCIÓN....

Nunca es fácil triunfar con un "remake", y más aún si lo que se intenta es hacer una nueva versión de una película tan magistral como Historia de Filadelfia – The Philadelphia Story – rodada en el año 1940 bajo la dirección del gran George Cukor y contando con la interpretación de tres de los grandes del Hollywood de aquellos y de todos los tiempos: Katherine Hepburn, Cary Grant y James Stewart. No obstante, en 1956 Charles Walters consiguió sorprender y triunfar con su remake de sonoro título, High Society, al haber optado por una versión mucho más musical, para la que contó con la fuerza de un Louis Armstrong en estado de gracia, con el romanticismo de un siempre comedido Bing Crosby, con la simpática actitud desenfadada de Frank Sinatra y con el angelical encanto de la futura princesa de Mónaco, Grace Kelly. La trama de la obra teatral, escrita por Philip Barry es, a simple vista, simple y sencilla: mujer

High Society Schooner

Even if her first appearance in The Philadelfia Story was merely in the waters of a swimming pool, the True Love takes centre stage in the remake of this sweat comedy called High Society.



FROM FICTION...

It is never easy for a remake to be a success, especially if one is trying to make a new version of a masterpiece such as The Philadelphia Story. Filmed in 1940, it was directed by the great George Cukor and starred three of Hollywood's most remarkable actors ever: Katherine Hepburn, Cary Grant and James Stewart. However, in 1956 Charles Walters surprised the public with the presentation of his successful remake with the resounding title of High Society. Giving it a musical feel, it relied on the powerful voice of an amazing Louis Armstrong, the romanticism of a timid Bing Crosby, the fun and relaxed attitude of Frank Sinatra, and the angelical beauty of the future princess of Monaco, Grace Kelly. The plot of the theatrical play written by Philip Barry appears, at first glance, simple and straightforward: a divorced women, who belongs to a high society family of Philadelphia, is about to get remarried to a rich suitor when she receives the unexpected visit of her ex-husband, who is a naval architect. With the intention of winning her back he gives her, as a wedding gift, the mock-up of the schooner True Love, which he had designed and aboard which the couple had spent their honey moon, with the intention of bringing her back to those happy and romantic times. What appears to be a simple plot has nevertheless given life to two memorable movies that have come to occupy a prominent place in the history of movie making, with the schooner True Love playing a key role in High Society's ending, which is of course happy for one suitor but not so for the other.



divorciada, perteneciente a una familia de la alta sociedad de Filadelfia, está a punto de casarse nuevamente con un rico y relamido pretendiente cuando recibe la inesperada visita de su ex-marido, que figura que es diseñador naval. Dispuesto a reconquistarla y evitar la boda le entrega, como regalo de boda, la maqueta de la goleta True Love por él diseñada y en la que la pareja había pasado su luna de miel, haciéndole así rememorar momentos románticos y felices. Esta aparente simplicidad del argumento de esta comedia ha dado pie, sin embargo, a dos memorables películas que ocupan un lugar destacado dentro de la historia cinematográfica, con la goleta True Love jugando un papel definitivo en el desenlace final, siempre feliz para uno de los pretendientes y desgraciado para el otro.



©Eric Moseson



...TO REALITY

Surely more than one film lover, and yachting enthusiast, must have wondered whether the schooner on which High Society's most romantic scene takes place was merely a studio set-up or if it really existed. We are talking about the sweet scene in which D.K. Dexter - Bing Crosby - charms Tracy - Grace Kelly - with his romantic voice when he sings, while playing the mandolin, the beautiful melody of True Love, a song composed by the famous Cole Porter. And here goes the answer: not only were the actors really aboard a yacht during the filming but that same yacht is still sailing today in perfect conditions, having recently celebrated her 94th anniversary. This beautiful masterpiece by great designer John G. Alden was built in 1926 and is the seventh model of a range of thirteen different schooners named by their creator with the same name, Malabar. Many of them won numerous prestigious regattas in the 1920's and 30's. Malabar VII, christened Venona II by her first owner, Mr. Elmer J. Bliss, was built in Wiscasset at Pendleton Brothers Shipyard for sole purpose of winning the very competitive Bermuda Race, which she did the very year she was launched, in 1926, with her designer, John G. Alden, at the helm. However, this was Venona II's only victory on the racecourse as, as her own designer said, she was not so good sailing upwind. Other units of Malabar VII had better luck, including: Angelica (1926), Fearless (1927), Sea Dream (1927) and Moby Dick (1927). However, Venona II would turn into a great movie star as halfway through the 1930's, she moved to the Mecca of motion pictures, Los Angeles, California. There she was bought by film actor Dana Andrew, who turned her into a cutter and christened her with the romantic name True Love. Although she only appeared as a mock-up and her appearance was limited to sailing in a swimming pool, this beautiful schooner appeared in The Philadelphia Story, the movie filmed in 1940, during which a clever dialogue between Katherine Hepburn and Cary Grant gave life to a sentence that has become very famous (today we would say that it went viral): "*My she was a yar*", a yar is the term used on the east coast of the US to describe a well-balanced, fast and easy to manoeuvre yacht.

...A LA REALIDAD

Seguramente, más de un cinéfilo aficionado a su vez al mar, se habrá preguntado alguna vez si las escenas a bordo eran solo un montaje de estudio o si existía realmente la goleta en cuya cubierta transcurre la escena más romántica de la película - aquella en la que D.K.Dexter – Bing Crosby – embelesa a Tracy – Grace Kelly – interpretando, con su romántica voz acompañada del suave sonido de una mandolina que él mismo toca, la bellísima melodía True Love, compuesta por el famosísimo Cole Porter. Y hé aquí la respuesta: no tan solo era real en el momento de la filmación, sino que dicha goleta sigue aún navegando y mostrándose en plena forma, a pesar de haber cumplido ya 94 años. Y es que esta bella obra del gran diseñador John G. Alden (1884-1962) fue construida en el año 1926, siendo el séptimo modelo de una saga de trece goletas distinguidas por el propio autor, al crearlas, con el nombre común de Malabar. Muchas de ellas protagonizaron





sonados triunfos en las más reputadas regatas de los años '20 y '30 del pasado siglo, siendo uno de los mayores éxitos el obtenido por la Malabar VII que, bautizada como Venona II por su primer armador, Mr. Elmer J. Bliss, fue construida en Wiscasset, Maine, por Pendleton Brothers Shipyard, con el firme propósito de vencer la muy competitiva Bermuda Race, cosa que hizo el mismo año de su botadura, 1926, contando con su diseñador, John G. Alden, a la caña. No obstante, este fue el único triunfo en los campos de regata del Malabar VII de nombre Venona II, del que su propio autor decía que no era muy buen ceñidor. Más suerte deportiva corrieron otras unidades de este mismo diseño, o sea otros Malabar VII, de los que cabe destacar a: Angelica (1926), Fearless (1927), Sea Dream (1927) y Moby Dick (1927). Por su parte, el

¿COMO LLEGÓ EL TRUE LOVE A LOS FINGER LAKES?

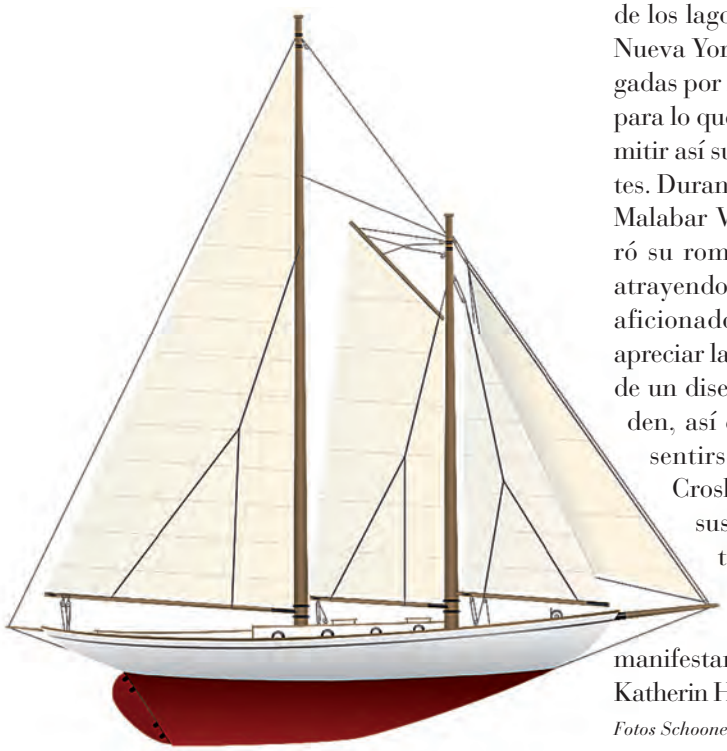
Se da el curioso caso de que, durante años, el Malabar X, que está considerado como la obra maestra de John G. Alden, prestó sus servicios de chárter en Watkings Glen, hasta que fue vendido y trasladado a España, fijando su base en el Real Club Náutico de Barcelona, donde permanece en activo. Posteriormente, Josh y Lisa Navone, responsables de la empresa Schooner Excursions Inc., encontraron el True Love a la venta en las caribeñas aguas de las Islas Vírgenes, adquiriéndolo para que este Malabar VII llenase el gran vacío dejado por el Malabar X, a su partida hacia España.

HOW DID TRUE LOVE END UP IN FINGER LAKES?

Funnily enough, for years, the Malabar X, considered John G. Alden's masterpiece, was chartered in Watkings Glen, until it was sold and moved to Spain, establishing her base port in the Real Club Náutico de Barcelona, where she still sails today. Subsequently, Josh and Lisa Navone of Schooner Excursions Inc., found True Love on sale in the Caribbean waters of the Virgin Islands and decided to buy her in order for this Malabar VII to fill up the big void left by Malabar X when she had left for Spain.



Venona II iniciaba su carrera hacia el estrellato al ser trasladado, ya entrada la década de los '30, a la meca del cine, a Los Ángeles, de California, siendo allí adquirido por el actor de cine Dana Andrew, quién lo transformó en cutter y lo rebautizó con el romántico nombre de True Love. Aunque tan solo fuese como maqueta y su aparición se limitara a navegar en una piscina, esta bella goleta aparecía ya en Historias de Filadelfia, película filmada en 1940, dando pie a un ingenioso diálogo entre los protagonistas – Katherine Hepburn y Cary Grant, del que destaca una frase que llegó a hacerse famosa (ahora diríamos viral): "My she was a yar", siendo Yar, o Yare, como se denomina en la costa este de los EE.UU a los barcos bien equilibrados, rápidos y maniobrables.

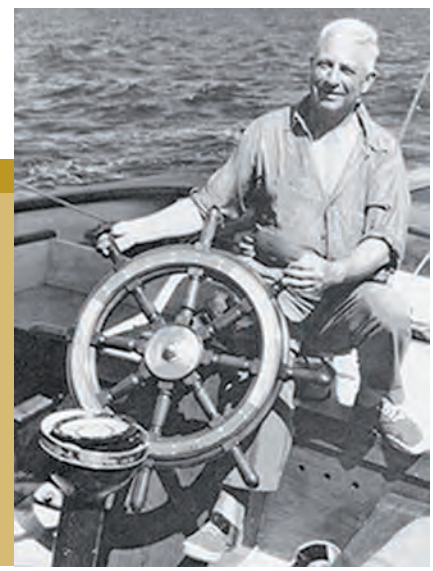


Después de su carrera cinematográfica, True Love fue a parar a St. Thomas, dónde permaneció hasta que en 2003 fue restaurado por David Call y un experto grupo de artesanos, devolviéndole el aspecto y esplendor original. En el año 2008 fue adquirido por la empresa Schooner Excursions Inc., emprendiendo un largo viaje hasta llegar a su actual hogar, un muelle situado en el Seneca Harbour Park de Watkins Glen, en el corazón de la región de los lagos Finger, al norte del estado de Nueva York. Fueron miles de millas navegadas por mar y cientos por canales y rios, para lo que hubo que desarbolar para permitir así su paso bajo los numerosos puentes. Durante un tiempo se le conoció como Malabar VII hasta que, en 2010, recuperó su romántico nombre de True Love, atrayendo desde entonces a un sinfín de aficionados a la navegación, que saben apreciar la belleza y las cualidades propias de un diseño clásico del gran John G. Alden, así como de cinéfilos ansiosos por sentirse, durante unas horas, Bing Crosby o Grace Kelly. Por su parte, sus actuales propietarios no regatean esfuerzo ni ilusión por mantener el True Love en plena forma, para que todos puedan manifestar, recordando la mítica frase de Katherin Hepburn: "Yes. She is still a yar".

Fotos Schooner Excursions Inc.

After her movie career, True Love was brought to St. Thomas, were she stayed until 2003 when David Call and a group of expert craftsmen carried out a complete refit and gave her back her original splendour. In 2008 she was bought by the company Schooner Excursions Inc., undertaking a long voyage until reaching her current home, a dock at Seneca Harbour Park in Watkins Glen, in the heart of the Lake Finger region, in the north of the state of New York. She sailed thousands of miles by sea and hundreds on canals and rivers, during which she had to be dismasted to go under the numerous bridges. For a time she was known as Malabar VII until, in 2010, she was given, once again, her romantic name True Love, attracting ever since an endless number of sea lovers, who appreciate the beauty and qualities of a classic design of the great John G. Alden, as well as movie enthusiasts eager to feel as if they were like Bing Crosby or Grace Kelly, even if just for a few hours. Her current owners put all their efforts and enthusiasm into keeping True Love in perfect conditions so everyone can say, remembering Katherin Hepburn's legendary phrase: *"Yes. She is still a yar".* *Photos Schooner Excursions Inc.*

John G. Alden
(1884-1962)



MALABAR VII - VENONA II | TRUE LOVE

Eslora total | LOA: 20.4 m
Eslora flotación | LWL:11.56m
Manga | Beam: 3.78m
Calado | Draft: 2.21m
Dsplazamiento | Displacement: 43,300 | 19,641 kgs
Diseñador | Designer: John G. Alden
Año construcción | Year built: 1926
Astillero | Yard: Pendleton Brothers Shipyard - Wiscasset, Maine
Armador actual | Current Owner: Schooner Excursions Inc
schoonerexcursions.com

¡SUSCRÍBETE!

Sea fever
BARCOS CLÁSICOS

Revista especializada
Suscripción para 6 ejemplares

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

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



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

PABELLÓN NACIONAL HISTÓRICO EN VÍA DE RECUPERACIÓN

Gracias al interés del vicepresidente de la AEBEC, Luis Tourón, y a las muchas gestiones llevadas a cabo por la Asociación, se ha conseguido que la aspiración de recuperar el antiguo pabellón creado por la FECN (Federación Española de Clubs Náuticos) en 1909, tenga visos de llegar a buen puerto. En el Real Decreto sancionado por el rey Alfonso XII el 10 de agosto de 1875, se reguló por primera vez el uso del pabellón nacional en los yates de recreo dictando que "Los buques nacionales de recreo usarán en adelante la misma bandera que los de guerra, con la sola diferencia de que en el lugar del escudo pondrán sólo la Corona Real." y que "Los mismos buques podrán arbolar en los topes los distintivos o contraseñas que sus propietarios tengan por conveniente, siempre que no sean iguales o puedan confundirse con las insignias en uso en las marinas de guerra, tanto nacionales como extranjeras." Este decreto dio vía libre a que la Federación Española de Clubs Náuticos - considerada por entonces la autoridad nacional de la vela en España y que es el origen directo de la actual R.F.E.V. – creara un pabellón específico para sus yates, que consistía en la reglamentaria bandera con la Corona Real en sus colores, aunque con el detalle añadido de un ancla de color azul en el ángulo superior al asta. Este pabellón pasó a ser, desde 1909, el de uso para todas las embarcaciones de la FECN pero, a partir del 21 de enero de 1977, fecha en la que se publicó el Real Decreto 1511/1977 que dictaba nuevas normas al respecto, el ya histórico pabellón con el ancla quedó en desuso al regularse el actual, o sea la bandera nacional con corona real de color azul en el centro en ambas caras, que es, a partir de entonces y hasta hoy, el único reglamentario. Lo que ha conseguido ahora AEBEC es que, dentro del proyecto de Real Decreto sobre el Reglamento de Buques y Embarcaciones Históricas y sus Reproducciones Singulares que se está elaborando, se incluya la recuperación de aquella histórica bandera, en los siguientes términos: "Los barcos clásicos o de época podrán utilizar el pabellón histórico, formado por la actual bandera, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 2335/1980, de 10 de octubre, por el que se regula el uso de la Bandera de España y otras banderas y enseñas a bordo de los buques nacionales, con la corona real en sus colores, a la que se incorpora un ancla inclinada, de color azul marino, en el ángulo superior al asta."



Esperemos que pronto podamos recuperar para nuestros barcos de época y clásicos, el histórico pabellón que antaño enarbolaban los yates pertenecientes a la antigua Federación Española de Clubs Náuticos. aebec.org

RECOVERING THE HISTORIC NATIONAL FLAG

Thanks to the interest of AEBEC's vice-president, Luis Tourón, and the work carried out by the Association, the aspiration of recovering the old flag created by the FECN (Spanish Yacht Clubs Federation) in 1909, is likely to come to fruition. The Royal Decree endorsed by king Alfonso XII on August 10, 1875, regulated, for the first time the use of a national flag on all recreational yachts, dictating that "National recreational vessels will use, from now on, the same flag as war vessels, the only difference being that where the latter features the coat of arms the former will only feature the Royal Crown" and that "Owners of recreational vessels can hoist to their yachts' masthead whichever emblem or insignia they wish, as long as it does not resemble or could be mistaken with the ones used by national and international war navies." This Decree allowed the Spanish Yacht Clubs Federation - back than considered the national sailing authority in Spain and the direct predecessor of the current R.F.E.V. (Royal Spanish Sailing Federation) - to create a specific insignia for its yachts, which included the regulatory flag with a Royal Crown with its colours and the added detail of a blue anchor in the upper corner of the hoist. Ever since 1909, this insignia was used by all FECN yachts but, from January 21, 1977, when Royal Decree 1511/1977 was published, dictating new rules on the matter, the historic insignia with the anchor fell into disuse in favour of the current one, that is the national flag featuring a blue royal crown in the middle of both sides of the flag, which became, from then on, the only legal one. As part of the Royal Decree project on the regulation of historic vessels and yachts and unique reproductions that is currently being developed, AEBEC was able to obtain the recovery of that historic flag, in the following terms: "Classic and vintage boats will be able to use the historic flag, comprised of the current flag, in accordance with what is established by the Royal Decree 2335/1980 of October 10, which regulates the use of the Spanish Flag and other flags and insignias aboard national vessels, with the royal crown in its colours, to which a sea blue anchor is added to the upper corner of the hoist". We hope we will soon be able to regain, for our classic and vintage fleet, the historic flag that was hoisted by the yachts that belonged to the old Spanish Yacht Club Federation. aebec.org

¿Madera vista o pintura?



En un reciente artículo publicado en Sea Fever referente a la "Gaucha", se podía ver cómo, de lucir un casco pintado de blanco, había pasado a mostrar las vetas de su madera. Después de aquella publicación, la "Gaucha" ha sido nuevamente sometida a un trabajo de restauración y renovación, volviendo, por preferencia del armador y por razones de una mejor protección de la madera, a su aspecto original. Hemos creído interesante utilizar su experiencia para hablar de los pros y los contras de una y otra solución, así como para explicar cómo se lleva a cabo este tipo de trabajo que, para

Exposed or painted wood?

A recent article published in Sea fever featured motorboat Gaucha and we explained how she had gone from sporting a white painted hull to boasting an exposed wooden hull. Recently, Gaucha has undergone a refit that, partially to meet her owner's preferences and partially to improve the protection of the wood, has brought her back to her original look, as she now sports a white hull. We thought it would be interesting to use her as an example to underline the pros and cons of either solution as well as to explain how to carry out this sort of task, which to achieve the best results must be done by qualified professionals and with no expenses spared on time and high-quality products.

Exposed wood, which is also known as 'Venetian style', has to its advantage the great elegance bestowed to the hull by the grains of such a noble and beautiful material. However, it has the disadvantage that the hull is not as protected from the sun and sea salt. Additionally, not everyone has the expertise required to preserve and apply the varnish properly in order to prevent the wood, and as a consequence the hull, from deteriorating over time. Before the refit, the Gaucha was missing numerous screw cups, which had left the heads of the rivets and screws sticking out, which had also suffered the effects of sanding. It was also obvious that at some point

someone had tried, to prevent the varnish from cracking, to caulk the seams of the exterior lining with some sort of rubber. For all these reasons and with the aim of preserving for as long as possible Gaucha's integrity, the owner finally decided to repaint her hull white.

WORKS CARRIED OUT

First, portholes and fittings were dismounted. Then, the varnish was removed using a heat gun, which allowed to grind off the smallest amount of wood and deeply clean the seams, eliminating all debris. After a light sanding, the exterior lining was completely refastened to the planks using 1460 silicon bronze screws to guarantee maximum strength. Then, to protect the wood, a first coat of primer was applied. Subsequently seams were caulked. "*To achieve the best result, we looked for a two-component not-too-rigid epoxy. We decided to opt for G-Flex. Made by West System, it is an innovative product we had already used in other refit projects to solve leaking problems at the junction of the ke-*

lograr el resultado óptimo, se debe realizar con un alto nivel de profesionalidad y minuciosidad, sin regatear en tiempo ni en disponer de los mejores productos.

La madera vista, que también se conoce como "al estilo veneciano", tiene a su favor la elegancia de mostrar las vetas propias de tan noble y bello material, aunque los inconvenientes de que el casco queda más desprotegido ante los efectos del sol y del salitre y de que no todo el mundo sabe cómo conservar y trabajar el barniz para que no vaya deteriorándose la madera, y con ella el propio casco, con el paso del tiempo. Resultaba evidente que, en el caso de la Gaucha, habían ido desapareciendo, desbastados, muchos de los tapones, dejando con ello asomar las cabezas de remaches y tornillos que, a su vez, también habían sufrido los efectos de las lijadas. Incluso se podía ver que, en algún momento dado, alguien había abierto "boca" en las juntas de su forro exterior, con la intención de calafatearlas con algún tipo de caucho, para evitar que el barniz se agrietara por las mismas. Debido a todas estas circunstancias, y con el fin de prolongar al máximo la integridad de la Gaucha, se optó, finalmente, por volver a pintar su casco de blanco.

TRABAJOS REALIZADOS

Lo primero que hubo que hacer fue desmontar todos los ojos de buey y demás herrajes, antes de proceder a eliminar el barniz, mediante pistola de calor para desbastar así la mínima capa de madera y limpiar al fondo las juntas, eliminando todo resto de material. Tras un lijado suave se procedió entonces, para asegurar la máxima solidez, a atornillar de nuevo todo el forro exterior a las cuadernas, utilizando para ello 1460 tornillos de bronce al silicio. Luego se aplicó una primera imprimación para proteger la madera y, a partir de ahí, se trabajaronn las juntas. *"Buscamos para ello un epoxy de dos componentes no excesivamente rígido, para lograr la máxima adaptación. En este caso nuestra elección fue el G-Flex de West System, producto novedoso que habíamos usado como primicia para casos de filtraciones en las juntas con las quillas, demostrando ser un producto idóneo"* nos comenta Mónica Xufré, fundadora y directora de Infoser Nàutic, firma responsable de los trabajos de transformación. Una vez tratadas las juntas se procedió a dar varias capas más de imprimación, lijando entre ellas, corrigiendo imperfecciones usando masilla de epoxy de dos componentes y aplicando un lijado manual final, para afinar todo





IInfoser Náutic "Los Clásicos" sigue siendo en España la única empresa de brockerage especializada en barcos clásicos, época y reconvertidos. Con los años, Mónica Xufré, quien fundó la empresa en 1994, ha demostrado ser una buena conocedora de la materia, ofreciendo los más amplios servicios de asesoría, a cualquier armador que se quiera iniciar en el mundo del clásico. www.infosernautic.com

Infoser Náutic "Los Clásicos" is still the only brokerage company in Spain specializing in classic and vintage yachts. Its founder, Mónica Xufré, over the years has proven to be an expert on the subject, offering, since 1994, the widest range of consultancy services to boat owners wanting to enter the world of classic yachts. www.infosernautic.com

el casco. *"En total dimos cuatro capas de imprimación, ya que cada una de ellas ayuda a resolver posibles imperfecciones, acabando el trabajo con pintura de alto brillo, apreciando entonces las cualidades del G-Flex, pues lo que menos conviene es que se produzcan movimientos de juntas que producirían grietas en la pintura. La aplicación de la pintura fue mediante dos capas a pistola y un pulido final, para resaltar el brillo"* finaliza así Mónica Xufré la detallada explicación del proceso de transformación de la Gaucha.

el, which proved to be really effective," says Monica Xufré, founder and manager of Infoser Nàutic, the company in charge of the refit. Once the seams were caulked, several coats of primer were applied, sanding between each one. Imperfections were fixed using the two-component epoxy filler and a final hand sanding was carried out to refine the whole hull. *"We applied a total of four coats of primer, given that each one allows to solve possible imperfections, and we finished the job by applying two layers of high-gloss paint using a spray gun. It was right at this moment that the quality of the G-Flex could be really appreciated, as it would have been a real inconvenience if the seams had moved, as it would have caused the paint to crack. The job was completed with a final polishing, to enhance the gloss"* said Monica Xufré as she ends her thorough description of the Gaucha's refit project.









©Javier Mompaler

BENGURI

SLOOP BERMUDIANO

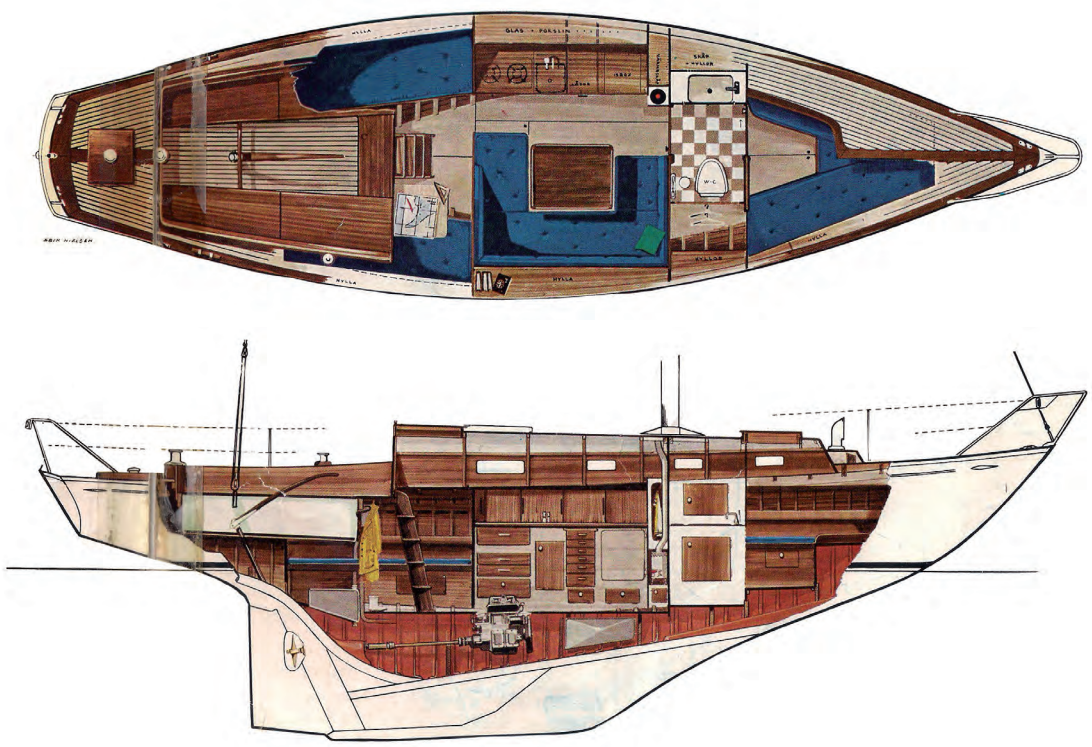
Benguri

BERMUDAN SLOOP

Diseño | Design: Olle Enderlein · Astillero | Shipyard: Storebro Bruks AB (Suecia) · Año | Year: 1966 · Aparejo | Rigging: Sloop bermudiano · Eslora | Length: 10,36 m · Eslora en flotación | Waterline length: 7,40 m · Manga | Beam: 2,95 m · Calado | Draft: 1,73 m· Club Náutico de Jávea | Jávea Yacht Club

El Benguri pertenece a la exitosa 2ª serie de los Havsörnen (Águila marina), construidos por el astillero sueco Storebro en los años sesenta, como mejora de la 1ª serie. La bondad del diseño de Olle Enderlein está confirmado por los setenta ejemplares que se construyeron de cada una de las series. Incluso Enderlein tuvo un Havsörnen como barco propio, el Galatea. Se trata de un III Clase R.O.R.C. que tuvo muchos éxitos deportivos y que al mismo tiempo ofrece una habitabilidad fuera de lo común en un barco tan pequeño, especialmente de aquella época. El salón, en la banda de estribor, deja libre a babor espacio para una amplia cocina, con muchos muebles de almacenamiento. Además, su sofá se transforma fácilmente en cama matrimonial, que se añade a la del camarote de popa. Una amplia mesa de cartas, dos literas de navegación y un cómodo lavabo en el pasillo hacia proa, completan el interior. Hoy en día, Storebro, sigue construyendo robustos cruceros de motor.
La construcción del Benguri es muy cuidada y utiliza las mejores esencias: forro de caoba, cuadernas de roble y cubierta de teca, que dan robustez y elegancia al esbelto diseño. El palo de Pino Spruce es elástico y de un bonito color dorado. Benguri ha sido cuidadosamente mantenido por sus propietarios y hoy embellece las aguas de Jávea, donde tiene su puerto base.

Benguri is part of the successful 2nd Havsörnen (Sea Eagle) series, built by Swedish shipyard Storebro in the 1960s, as an improvement to the 1st series. The great success of Olle Enderlein's design is confirmed by the fact that seventy units of each series were built. Even Enderlein had his own Havsörnen, Galatea. A Category 3 R.O.R.C. that enjoyed a lot of success on the regatta fields and at the same time offered incredible habitability for such a small boat, especially at that time. The salon, at starboard, allows for a spacious kitchen, with lots of storage space, at port. It can also be easily transformed into a double bedroom that adds to the cabin at stern. A large chart table, two bunk beds and a washbasin in the passageway towards the front, complete the layout. Today, Storebro still builds strong motor cruisers.
Benguri was built with much care and using the best materials: mahogany lining, oak structure and teak deck, which endow the slender design with strength and elegance. The spruce mast is elastic and a lovely gold colour. Benguri has been lovingly preserved by its owners and today is based in Javea.



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 120.000 €



ESCORPIÓN

Veloz ketch de orza retráctil, diseño de Germán Frers, 1943, barco cuidado y listo para navegar. Innovador interior original, con salón en popa, cocina central y camarotes en proa. Larga e interesante historia.

Eslora 15,60 m | Manga 3,76 m | Calado 1,55/2,72 m | Desplazamiento 16 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/vintage/converted work boats, Since 1994 **Brokerage & Survey & Technical Asistance**

BROKERAGE www.infosernautic.com *Survey & Technical Assistance Since 1994.*

Ganador busca Armador:
Sparkman&Stephens nº1909
IOR, CRAGLIETTO –ITALY 1970
13,93 x 3,90 mts, palo aluminio
Buen estado. Gran palmares.
Precio moderado adecuado al barco
Base: Barcelona









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.



Sparkman&Stephens nº 1710-C23 (10,98 x 2,72m, Pre.Swan 36)



Construido magníficamente por Ateliers&Chantiers Ziegler-Frères, en 1965.Casco&Cubierta perfecto. Motor nuevo, faltan Acabar interiores. Base: Barcelona. Precio:19.900 e; URGENTE

Clase MAÏCA, "Belisa" Chantiers De Rovere 1961





"Belisa" (11,38 x 2,87mts) necesita restauración en cubierta e interiores: casco caoba en perfecto estado. URGENTE: se escuchan ofertas. Base: ASTURIAS

Sparkman&Stephens Diseño nº2058 IOR, 13 x 3,80 m.







Cold molded wood African Mahogany & West System 1979, Ready to sail around the world! Construido magníficamente por Astilleros carabela y supervisado por **Rod Stephens**. Base: Barcelona.



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

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

La Ruta de la Sal

En marcha la edición 2021

Ibiza
Illes Balears

REGATA DE ALTURA

Ibiza

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

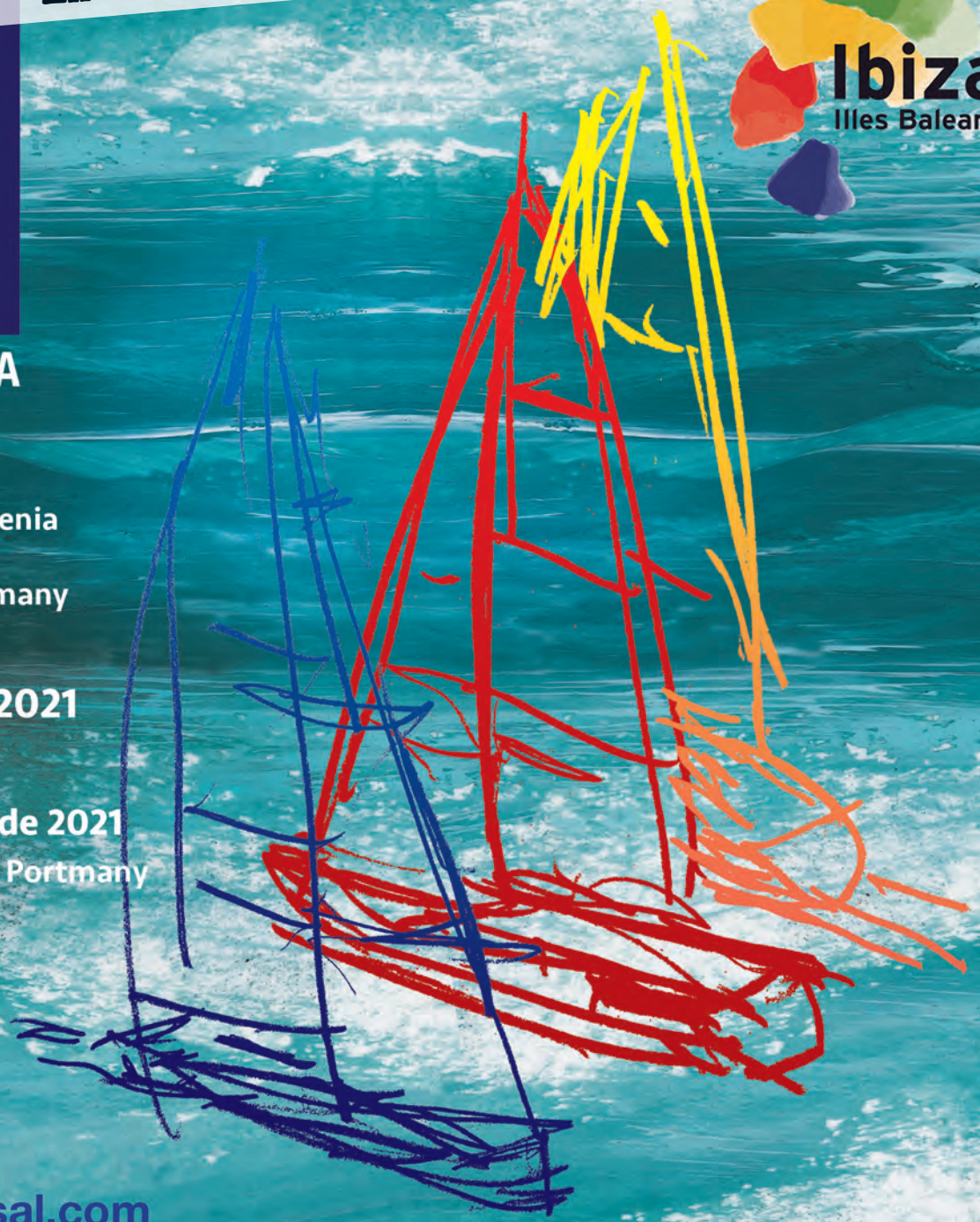
XXXIII edición

Del 1 al 4 de abril de 2021

Regata Inshore

Domingo, 4 de abril de 2021

Bahía de Sant Antoni de Portmany



La Ruta de la Sal
fundada por Pepe Ferrés

www.larutadelasal.com

Ports IB

Consell d'Eivissa

Ajuntament de Sant Antoni de Portmany

SKIPPER

Nautica Difusión

Club Marítim Port Ginesta

Real Club Nautico Denia

Club de Vela Puerto de Andratx

Es Nàutic

RANC R. Asociación Nacional de Cruceros

Vela Catalana Federació

somvela Federació

Federació Balear de Vela

Asociación de Navegantes del Mediterráneo

ausmar

marina estrella

Hanse

Repsol

Jotun

Globe Sailor

Gramona

Cenáutica

Grupo Armas

Trasmediterránea

Nautic Shop San Antonio Ibiza

Ultimoo Composite Propeller

Medusa Sail Equipment

Sailwiz

salonnautico Internacional de Barcelona

Rio Ibiza

Catamarancenter

illy

sailselect

class Rent a car

NewWave Group



ASTILLEROS DE
MALLORCA

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