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

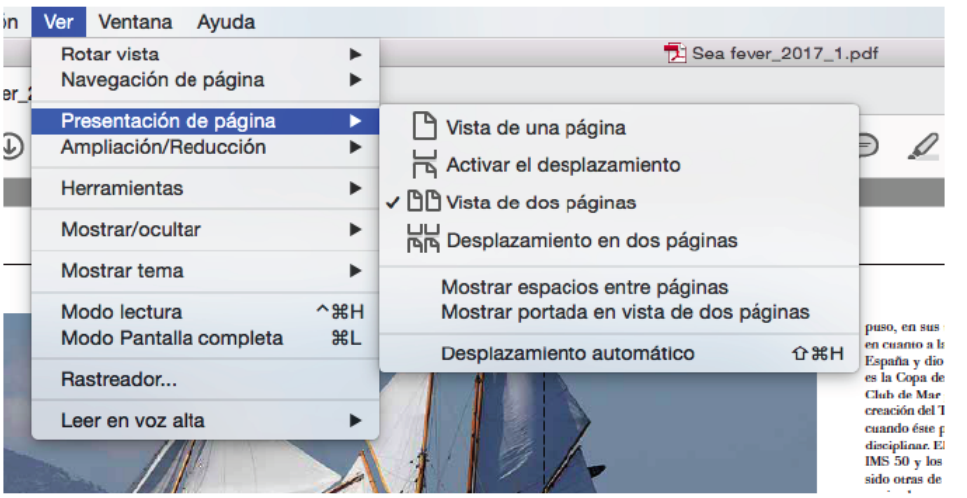
Una vez visualizada su revista en el Adobe Acrobat Reader

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 11 | 2022/1 | PVP 10€
Canarias y aeropuertos 10,20€

Sea fever

BARCOS CLÁSICOS

Revista Oficial del Circuito Mare Nostrum de Barcos Clásicos del Mediterráneo



De Hong Kong a Mallorca
SO FONG

SOLÉ DIESEL
Cien años innovando

CIM
FUNDACIÓN, EVOLUCIÓN Y ACTUALIDAD



Solé Diesel

Más de 100 años ofreciéndote las mejores soluciones.

soledіesel.com | info@soledіesel.com



12M FI World's Cup Barcelona 2014

©MARINEZ STUDIO VII PUIGVELA CLASSICA BARCELONA

UNA EXCELENTE NOTICIA

La más que centenaria Copa América (1851) regresa a España, gracias a la decisión del Emirates Team New Zealand – último ganador de la misma - de elegir Barcelona como sede de la próxima edición 2024 de esta mítica regata. La noticia nos llegó a la redacción cuando estábamos ultimando nuestro tercero y último artículo sobre los Doce Metros que, precisamente, trata del tramo final de su protagonismo en la Copa América, que duró nada menos que 29 años.

Lógicamente, la evolución de los barcos que han defendido la tan ansiada Copa de las 100 guineas, o han luchado por ella, ha sido constante y notable, pasando de la legendaria goleta América (1851), que supo vencer a los británicos en sus aguas y puso en juego este preciado trofeo, hasta las actuales y muy revolucionarias "arañas" flotantes que sobrevuelan más que surcan las aguas por las que navegan. ¿Se imaginan lo que sería lograr reunir en Barcelona una representación de las diversas clases que han estado vinculadas a la America's Cup desde sus inicios, comenzando por la fiel réplica de la goleta América, de la que fue armador Ramón Mendoza, y pasando por los míticos Clase J (1930-1939), los aún muy activos Doce Metros (1958-1987), y los ya más modernos pero aún tradicionales Clase Copa América (1992-2003). Esta iniciativa, lanzada por AEBEC, no es en absoluto un sueño imposible y podría ser uno de los pasos a seguir para que Barcelona aporte a la Copa América incluso más de lo mucho que de ella se espera.

AMERICA'S CUP
SEDES | VENUES

Staten Island, USA (13 ediciones | 13 editions: 1870 - 1930) · Newport, USA (12 ediciones | 12 editions: 1930 - 1983) · Fremantle, Australia (1987) · San Diego, USA (1988, 1992, 1995 & 2013) · Auckland, Nueva Zelanda | New Zealand (2000, 2003 & 2021) · Valencia, España | Spain (2007 & 2010) · Hamilton Bermudas (2017)



Yolanda Llinás
Directora | Editor

GREAT NEWS

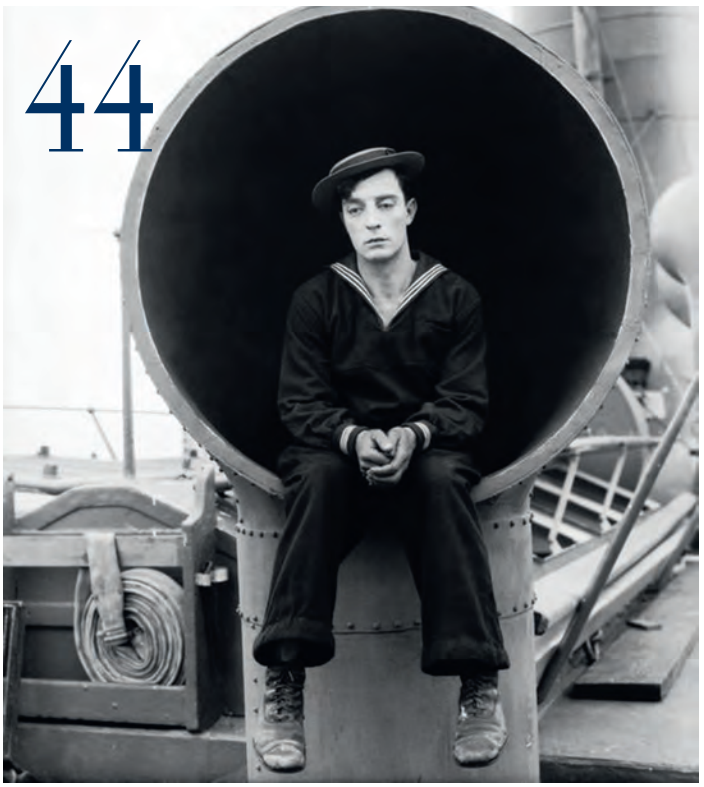
The century old America's Cup (1851) returns to Spain thanks to the decision by Emirates Team New Zealand – its latest winner – to choose Barcelona as the venue for the next edition (2024) of this mythical regatta. Our magazine heard the news as we were completing our third and last article on the Twelve Meters Class and its 29 years as the protagonist of the America's Cup.

Over the years, the boats that defined the much sought after Hundred Guineas Cup, or who fought for it, constantly and noticeably evolved, from the legendary schooner America (1851), who beat the British in their own waters starting this prestigious trophy, to the current revolutionary floating "spiders" that hover over rather than cut through the waters they sail across. Imagine what it would be like to bring together in Barcelona boats representing all classes linked to the America's Cup since it started, from the faithful replica of the schooner América which was owned by Ramón Mendoza to the mythical Class J (1930-1939), the exciting Twelve Metres (1958-1987), and the more modern yet traditional America's Cup Class (1992-2003). This initiative, launched by AEBEC, is not an impossible dream and could be one of the steps that lead Barcelona to contribute to the America's Cup even more than it ever thought it could.









Circuito Trofeo Mare Nostrum
06 Grandes novedades en su 12ª edición
Great novelties at its 12th edition
10 Cinco regatas, Cinco Clubes
Five Regattas, Five Yacht Clubs

Noticias Regatas y Eventos
Regattas and Events News
16 Sant Isidre en la "Escale a Sète"
Sant Isidre at the "Escale a Sète"
18 Sitges Classic | Trofeo Cormorán Pollença
Regata Rei en Jaume Salou-Santa Ponça

Navegación de altura | Offshore sailing
26 Aleix Sellés da la vuelta al mundo en solitario y sin escalas | goes around the world solo non-stop

Instituciones | Institutions
30 CIM: Fundación, evolución y actualidad
Establishment, development, and current situation

Historia | History
34 Doce Metros FI, el gran impulso de la America's Cup | Twelve Metres boosted by the America's Cup

Cine | Cinema
44 Buster Keaton: El Navegante | The Navigator

Legado | Legacy
48 So Fong: De Hong Kong a Mallorca haciendo historia
From Hong Kong to Mallorca making history


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°

SUMARIO | CONTENTS

Evento | Events
58 Bergantín Sirius: Marco idóneo para eventos con encanto
Ideal venue for charming events

Empresas náuticas | Yachting companies
62 Solé Diesel: Más de un siglo en constante evolución
Over a century of constant evolution

Asociaciones | Associations
68 AEBEC: Últimas noticias | Latest News

Archivo histórico | Historical archive
69 Molly Q, 1914 Cuter Cangreja | Gaff Cutter

Fundaciones | Foundations
72 Fundación Vela Clásica de España Extenso y variado programa 2022 | Extensive and varied 2022 programme

Refit
74 Niña Luisita: Restauración a fondo en Astilleros de Catalunya
Thorough refit at Astilleros de Catalunya

Brokerage
76 Orion Iru: Una leyenda del mar | A legend of the sea





Portada | Cover: *So Fong* (1937)
Skipper Victor Unzueta "Epi" & crew Valdo
Regata Illes Balears Clàssics 2021
©So Fong

Directora | Editor: Yolanda Llinás
yllinas@gmail.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
Tel. 934 121 177 - Fax 933 183 505
Distribución | Distribution
España | Spain: Sgel y Rotger
Portugal: Logista
Venezuela: Dis. Lanzamiento
Precio | Price: 10 euros. Canarias y aeropuertos 10,20 euros. | Canary Islands and airports 10,20 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
Valencia, 279, 3ª planta ~ 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

PORT ADRIANO

MALLORCA

www.portadriano.com



OCIBAR
MARINAS SINGULARES

PORT ADRIANO

BOTAFOC

PORT TARRACO

MARINA SANTA EULALIA

www.ocibar.com



Trofeo Clásicos Mare Nostrum

Grandes novedades en su 12ª edición

El Circuito Clásicos Mare Nostrum alcanza su duodécima edición con dos importantes novedades que vienen a acrecentar enormemente su atractivo, de cara a potenciar la participación y a aumentar notablemente el valor deportivo del mismo.



©LUIS FERNÁNDEZ

Las tripulaciones de barcos clásicos, de época y espíritu de tradición que decidan registrarse este año para puntuar de cara al muy apreciado Trofeo Mare Nostrum, tendrán la ventaja añadida de contar con otra regata puntuable, la Vela Clásica Costa Brava que, organizada por el Club Nàutic Estartit, se disputará del 10 al 12 de junio, abriendo así el calendario del circuito. Con su incorporación, los participantes tienen más opciones de optar al Trofeo Mare Nostrum, al poder elegir en qué tres regatas puntuar, de las cinco que este año componen el circuito. Otra importante novedad es que, a pesar de contemplarse cuatro clases: a) Época Cangreja; b) Época Bermudiano; c) Clásicos; d) Espíritu de Tradición, con clasificaciones independientes y por ello con ganadores por clase, se proclamará a su vez un vencedor absoluto del Trofeo Mare Nostrum, para lo que se tendrá en consideración el número de participantes en cada una de las mencionadas clases.

Y por último, pero sin duda alguna lo más importante, es que este circuito ha sido el elegido por la Real Federación Española de Vela para competir por la Copa de España de Vela Clásica 2022, con lo que la tripulación que se alce con el Trofeo Mare Nostrum será, a su vez, reconocida como la ganadora de la Copa de España. Doble honor pues para quienes participen en este atractivo, competitivo

GREAT NOVELTIES AT ITS 12TH EDITION

Circuito Clásicos Mare Nostrum reaches its 12th edition with two important innovations to enhance participation and significantly increase its sporting value, thus boosting its attractiveness.

This year, the crews of classic, vintage and spirit of tradition boats who decide to register for a chance of winning the Trofeo Clásicos Mare Nostrum, will have the added advantage of an additional qualifying regatta, the Vela Clásica Costa Brava. Organized by the Estartit Yacht Club, it will be held from June 10 to 12, thus opening the circuit calendar. With its incorporation, participants have more options to qualify for the Trofeo Clásicos Mare Nostrum, being able to choose the three qualifying races from the five that

©NICO MARTÍNEZ



make up the circuit this year. Another important novelty is that, in addition to the four classes - Gaff Rig, Bermuda Rig, Classics, and Spirit of Tradition, each with their own ranking and winners - there will also be an overall winner of the Trofeo Clásicos Mare Nostrum, for which the number of participants in each of the aforementioned classes will be taken into account.

The last and undoubtedly the most important innovation is the fact that this circuit has been chosen by the Royal Spanish Sailing Federation to count as the 2022 Copa de España de Vela Clásica, so the crew who wins the Trofeo Clásicos Mare Nostrum, in turn, will be proclaimed the winner of the Copa de España. Double honour for those who participate in this attractive, competitive, and spectacular circuit that begins in the waters of Catalunya, in Estartit and Barcelona, continues in the waters off Puerto Sherry in Cadiz, and ends in the waters off Mallorca and Menorca, Palma and Mahón respectively, where the fleet usually arrives with the ranking yet to be decided. Three months of excitement at sea, from the first to the last leg, and lively atmosphere in each port. The fun is not only guaranteed for boatowners and crews, but also for all those who, from the sea or from land, wish to experience this beautiful and thrilling sport show.

y espectacular circuito que comienza en aguas catalanas (Estartit y Barcelona), continúa por las del gaditano Puerto Sherry, para poner el broche de oro en el mar balear (Palma y Mahón), a dónde se suele llegar con todo aún por decidir. Tres meses de pura emoción en el mar, desde el primero hasta el último bordo, y de animación en cada puerto, con la diversión asegurada para armadores y tripulantes, así como para todos aquellos que, desde mar o desde tierra, deseen disfrutar de un hermoso y vibrante espectáculo deportivo.

©LAURA G. GUERRA





©LUIS FERNÁNDEZ

12ª TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM EN DETALLE | IN DETAIL

PROGRAMA | PROGRAMME

VELA CLÁSICA COSTA BRAVA	C.N. Estartit	10-12 junio/June
PUIG VELA CLÀSSICA	R.C.N. Barcelona	13-16 julio/July
SEMANA CLÁSICA DE PUERTO SHERRY	C.N. Puerto Sherry	20-24 julio/July
ILLES BALEARS CLÀSSICS (VELA CLASICA MALLORCA)	Club de Mar-Mallorca	11-14 agosto/August
COPA DEL REY DE BARCOS DE ÉPOCA (VELA CLÁSICA MENORCA)	C.M.Mahón	24-28 agosto/August

CLASES | CLASSES

- Clase Época Cangreja | Gaff Rig Class
- Clase Época Bermudiano | Bermudian Rig Class
- Clase Clásicos | Classics Class
- Clase Espíritu de Tradición (EDT) | Spirit of Tradition Class (EDT)

INSCRIPCIONES | REGISTRATION Puntuarán, para el XII Trofeo Clásicos Mare Nostrum-Copa de España de Vela Clássica 2022 todos aquellos barcos que hayan participado en al menos 3 de las 5 regatas que conforman el circuito, habiendo tomado la salida, como mínimo, en una de las pruebas realizadas del programa de cada una de ellas. | To classify for the 12th Trofeo Clásicos Mare Nostrum-Copa de España de Vela Clásica 2022 a boat has to participate in at least 3 of the 5 regattas that make up the Mare Nostrum Circuit, starting in at least one of the races on the programme of each regatta.

TROFEOS | TROPHIES Para los primeros clasificados de cada una de las clases y para el vencedor absoluto del circuito. Para mayor información sobre el sistema de clasificación consultar la web oficial del circuito. | For the first ranked in each class and for the overall winner of the circuit. For more information on the ranking system please visit the Circuit's official website.

www.trofeomarenostrum.com

CINCO REGATAS, CINCO CLUBES
FIVE REGATTAS, FIVE YACHT CLUBS

Cinco regatas puntuables para el XII Trofeo Mare Nostrum / Copa de España de Vela Clásica 2022, organizadas por cinco clubes que vuelcan toda su experiencia y entusiasmo para brindar a los participantes la más perfecta organización en el mar y una sana animación en tierra, con el objetivo común de que para armadores, tripulaciones y seguidores su presencia en este circuito de clásicos constituya una experiencia inolvidable y una cita ineludible, de cara a futuras ediciones.
A continuación, cada uno de dichos clubes presentan sus últimas noticias, en referencia a sus respectivas regatas y a otros temas de interés general.

Five regattas that count towards the XII Trofeo Mare Nostrum / Copa de España de Vela Clásica 2022, organized by five yacht clubs that put all their experience and enthusiasm into delivering the perfect organization at sea and pure fun on land, all with the common goal of making sure that this classic yacht circuit is an unforgettable experience for boatowners, crew, and the public. In the following pages, each yacht club presents its latest news with reference to their respective regattas and other topics of general interest.

©CRISTINA BALCELLS



CLUB NÀUTIC ESTARTIT
Entra en el Circuito Mare Nostrum
Joins the classic yachts circuit

Organizada por el Club Nàutic Estartit, y tras dos años suspendida por la pandemia, la V edición de la Vela Clàssica Costa Brava se celebrará los próximos días 10, 11 y 12 de junio del presente año, integrada ya en el circuito del Trofeo Mare Nostrum y en el campeonato de España de Clásicos, siendo la regata inaugural del calendario de esta competición.
Con la consolidación de esta regata, el Club Nàutic Estartit refuerza su compromiso con la práctica de la vela deportiva, actividad prioritaria desde su fundación, a través de la labor formativa que lleva a cabo en sus equipos de las clases Optimist y Europa, que participan durante todo el año en competiciones nacionales e internacionales con excelentes resultados, y su experiencia en la organización de regatas sociales y campeonatos de todas las categorias.

After a two-year hiatus due to the pandemic, the 5th edition of the Vela Clàssica Costa Brava, organized by Club Nàutic Estartit, will be held on June 10, 11 and 12. Now included in the Trofeo Mare Nostrum circuit and in the Spanish Classics Championship, it will be the first of the five races on the circuit's calendar.
With the consolidation of this regatta, Club Nàutic Estartit reinforces its commitment to sailing, a sport that has been a priority since its establishment, as shown by the work it carries out to train the Optimist and Europe class teams - which throughout the year participate in national and international competitions with excellent results - and its experience in the organization of social regattas and championships of all categories.
www.cnestartit.com | www.velaclassicacostabrava.com



D. Jordi Puig, presidente de la nueva Junta Directiva, y D. Felix Escalas, presidente del RCNB. | Jordi Puig, president of the new Board of Directors, and Felix Escalas, president of the RCNB.

REAL CLUB NÁUTICO DE BARCELONA

Volcado en los clásicos

WIth an eye on classic yachts

Este año se incorpora, al calendario de regatas de este emblemático club, la Liga Clásicos Barcelona 2022 cuyos participantes se repartirán entre 3 categorías: época Cangreja, época Marconi y clásicos. Esta Liga constará de 3 pruebas: 21 de mayo: recorrido costero en Barcelona; 4 y 5 de junio: travesía Barcelona - L'Estartit, con posible escala para coincidir con la Vela Costa Brava Clàssica en el CN Estartit; 9 de julio: recorrido costero Barcelona - Masnou - Barcelona. En el mismo mes de julio, del 13 al 16, se celebrará la XV edición de la emblemática regata Puig Vela Clàssica Barcelona, para barcos de Época, Clásicos y Big Boats, que cuenta con el patrocinio de la empresa Puig y es un evento, dentro del calendario oficial de la RFEV, puntuable para el XII Trofeo Clásicos Mare Nostrum - Copa de España de Barcos Clásicos.
Otra importante noticia es la renovación de la Junta Directiva del club con la elección, en las votaciones del pasado mes de marzo, de la candidatura presidida por D. Jordi Puig, a quién vemos en la imagen siendo felicitado por D. Felix Escalas, presidente de esta institución durante los últimos seis años.
El Real Club Náutico de Barcelona se muestra a su vez sumamente ilusionado con la celebración en Barcelona de la America's Cup en el año 2024, regata en la que el Port Vell se erigirá como epicentro y este Club será un actor activo, por lo que su nueva junta se encuentra ya trabajando de cara a tan importante evento. Otra noticia destacable es la ampliación de su espacio de concesión que, este mismo verano, le va a permitir estrenar nuevas instalaciones para su escuela de vela y ofrecer nuevos amarres de gran eslora.

This year the calendar of this emblematic yacht club includes the Liga Clásicos Barcelona 2022. Participants will be divided into 3 categories: Gaff Rig, Vintage Marconi, and Classics. The league will consist of 3 events: May 21: costal course in Barcelona; June 4 and 5: crossing Barcelona - L'Estartit, with a possible stopover to compete in the Vela Costa Brava Clàssica hosted by the CN Estartit; July 9: coastal course Barcelona - Masnou - Barcelona. Additionally, from July 13 to 16, the RCNB will host the fifteenth edition of the emblematic Puig Vela Clàssica Barcelona. Featuring Vintage, Classic and Big Boats classes, the regatta is sponsored by Puig and is an event that within the official calendar of the RFEV counts for the 12th Trofeo Clásicos Mare Nostrum - Copa de España de Barcos Clásicos.
Another important novelty is the renewal of the yacht club's Board of Directors with the election, last March, of the board chaired by Jordi Puig, whom we see in the image being congratulated by Felix Escalas, president of this institution for the past six years.
Real Club Náutico de Barcelona is also extremely excited about the fact that the America's Cup 2024 will be held in Barcelona. Port Vell will undoubtedly become the epicentre of the event and the RCNB will play an active role, reason why the new board is already working towards such an important event. More remarkable news is the extension of the yacht club's concession space, which will allow to open new facilities for its sailing school and offer new berths for large yachts, this summer.

www.rcnb.com
www.puigvelaclassica.com

©NICO MARTINEZ / PUIG VELA CLASICA



©CEDIDA POR PUERTO SHERRY



CLUB NÁUTICO PUERTO SHERRY

Año par, año de Semana Clásica

Semana Clásica, every even year

2022 es año par y, por lo tanto, sinónimo de celebración de la Semana Clásica en Puerto Sherry, una regata que forma parte del Calendario Oficial de Regatas de la Real Federación Española de Vela y del prestigioso circuito Mare Nostrum. Este año, el Club Náutico Puerto Sherry y la Fundación de Vela Clásica de España organizarán la VI edición de esta reconocida regata que viste las aguas gaditanas de historia y tradición. Las fechas elegidas son del 20 al 23 de julio 2022, ambos inclusive, constando de recorridos costeros por la Bahía de Cádiz, que permiten al público su seguimiento desde los espigones y las playas cercanas. Su celebración en Puerto Sherry se debe al alto vínculo del mismo con el mundo de los clásicos, al ser puerto base de embarcaciones de alto valor histórico, como el Hispania, el Giraldilla, el Gipsy y el Folia. Esta cuarta edición de la Semana Clásica de Puerto Sherry contará con la participación de más de 20 barcos y con un programa social enfocado al disfrute y diversión de los regatistas y sus familiares.

2022 is an even year and, thus, synonymous with Semana Clásica in Puerto Sherry, a race that is part of the Official Calendar of Regattas of the RFEV (Royal Spanish Sailing Federation) and of the prestigious Mare Nostrum circuit. This year, Club Náutico Puerto Sherry and the FVCE (Spanish Classic Sailing Foundation) will organize the sixth edition of this renowned regatta that fills the waters off Cadiz with history and tradition. The dates chosen to host the regatta are from July 20 to 23, and it will consist of coastal courses in the Bay of Cadiz, allowing the public to follow the races from the jetties and beaches of El Puerto. Puerto Sherry hosts the event due to its strong link to the world of classic yachts, in fact it is base port of vessels of high historical value, such as "Hispania", "Giraldilla", "Gipsy", and "Folia".

More than 20 boats will participate in the fourth edition of the Semana Clásica de Puerto Sherry, conceived to provide the most enjoyment and fun to sailors and their families both on land and at sea.

www.puertosherry.com

CLUB DE MAR - MALLORCA

En plena renovación

Fully in the renewal process

Parece que pasados ya los peores efectos de la pandemia, el Club de Mar, al igual que otros clubs y organizadores de regatas, se dispone a retomar plenamente su actividad deportiva y, concretamente, su acontecimiento estrella, como es la XXVII Illes Balears Classics, que se disputará entre los días 11 y 14 del próximo mes de Agosto, con el formato habitual de los tiempos pre-Covid.

El club, como es sabido, se encuentra inmerso en importantes obras de renovación, lo cual no será obstáculo para poder recibir como siempre a todos los participantes y llevar adelante tanto el programa deportivo como el social.

Por otra parte, el Club mira ya hacia las próximas ediciones, especialmente hacia la de 2024 que celebrará adecuadamente la inauguración de sus nuevas instalaciones, con lo que se espera una participación excepcional. En cuanto a 2022, se cuenta ya con los conocidos y ganadores "Cippino" (Argentina) y "Fjord" (Uruguay) así como con varios nuevos participantes, como el portugués "Sea Lion" y los españoles "Bakea", "Nerissa" y "Salina 3", así como el "Mary", con bandera del Reino Unido.

With the worst of the pandemic behind, Club de Mar, as other yacht clubs and race organisers, is fully resuming its sports activities, especially star events such as the XXVII Illes Balears Classics regatta, which will be held from August 11 to 14, in pre-Covid format.

The yacht club, as is broadly known, is right in the middle of a significant renovation process. The project, however will not affect the reception of participants, the organization of the sports activities at sea, or the social agenda on land.

However, Club de Mar is already looking forward to future regattas, especially the 2024 edition of the Illes Balears Clasics regatta, when it hopes for record participation at the inauguration of its new facilities.

As for 2022, the entry list includes well-known former winners "Cippino" (Argentina) and "Fjord" (Uruguay) as well as several new participants, such as "Sea Lion" from Portugal, "Bakea", "Nerissa" and "Salina 3" from Spain, and "Mary", form the United Kingdom.

www.clubdemar-mallorca.com

©LAURA G. GUERRA





©LUIS FERNÁNDEZ / VELACLASICAMENORCA.COM

CLUB MARÍTIMO DE MAHÓN

Hacia una Copa del Rey memorable

Mahon ready for an unforgettable Copa del Rey

Más de 20 inscritos en mayo, el regreso de los Big Boats y la incorporación de la regata The Mediterranean Champions Cup hacen prever una edición histórica de la Copa del Rey de Barcos de Época Repsol/Vela Clásica Menorca. El gerente del Club Marítimo de Mahón, Nacho Marra, se muestra muy optimista al respecto: "En estos momentos, faltando aún tres meses para la celebración de la regata, tenemos ya más de 20 inscritos, gran parte de ellos extranjeros y de esloras importantes, lo que nos lleva a pensar que ésta va a ser una edición excepcional, con la presencia, después de años de ausencia, de la clase Big Boats, en la que ya contamos con dos inscritos: el inglés Mariette (1915) y el francés Sumurum (1917)". Otro punto que hace augurar una buena edición es la inclusión de esta prueba en el nuevo circuito de regatas de barcos históricos: The Mediterranean Champions Cup. "Se trata", nos aclara Marra, "de un circuito internacional que organiza el Vintage&Classic Yacht Club, compuesto por un conjunto de cinco pruebas, dos en Francia, dos en Italia y una en España, que será la nuestra de Mahón". A ello viene a unirse el hecho de ser a su vez puntuable para el Trofeo Clásicos Mare Nostrum / Copa de España de Vela Clásica.

La Copa del Rey de Barcos de Época, que tendrá lugar del 24 al 28 de agosto, está organizada por el Club Marítimo de Mahón, por delegación de la Real Federación Española de Vela (RFEV), contando con la colaboración de la Real Asociación Nacional de Cruceros (RANC) y de la Federación Balear de Vela (FBV), así como del Consell Insular de Menorca, del Ajuntament de Maó, de la Fundació Foment del Turisme de Menorca y de la Autoridad Portuaria de Baleares, siendo Repsol su patrocinador.

The registration of more than 20 boats in May, the return of the Big Boats class, and the inclusion in The Mediterranean Champions Cup, set the premises for an historic edition of the Copa del Rey de Barcos de Época Repsol/Vela Clásica Menorca. The manager of Club Marítimo de Mahón, Nacho Marra, is very optimistic: "At the moment, three months from the race, we already have more than 20 yachts registered, most are from abroad and of considerable lengths, which leads us to belive that this will be an exceptional edition, with the presence, after years of absence, of the Big Boats class, in which we already have two entries: "Mariette" (1915), from England, and "Sumurum" (1917) from France. More positive news is the inclusion of this regatta in the new historic boat regatta circuit: The Mediterranean Champions Cup. As Marra explains, "It is an international circuit organized by the Vintage & Classic Yacht Club. It is made up of five races, two in France, two in Italy, and one in Spain, which will be our regatta in Mahón." Additionally, the regatta also counts towards the Trofeo Clásicos Mare Nostrum / Copa de España de Vela Clásica.

The Copa del Rey de Barcos de Época, which will be held from August 24 to 28, is organized by Club Marítimo de Mahón, delegated by RFEV (Royal Spanish Sailing Federation) and in collaboration with RANC (Spanish Royal Association of Cruises) and FBV (Balearic Sailing Federation), as well as the Consell Insular de Menorca, the Maó City Council, the Fundació Foment del Turisme de Menorca and the Port Authority of the Balearic Islands, sponsored by Repsol.

www.clubmaritimomahon.com

XII TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM 2022

Circuito Español de Vela Clásica

Vela Clàssica Costa Brava 10 - 12 Junio
Puig Vela Clásica Barcelona 13 - 16 Julio
Semana Clásica Puerto Sherry 20 - 24 Julio
Illes Balears Clàssics 11 - 14 Agosto
Copa del Rey de Barcos de Época 24 - 27 Agosto

Barcos Clásicos, de Época
y Espíritu de Tradición

www.trofeomarenostrum.com

TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM
RCNB
CLUB MAR
REAL CLUB NÁUTICO DE BARCELONA • CLUB DE MAR MALLORCA • CLUB NÁUTICO PUERTO SHERRY • CLUB MARÍTIMO DE MAHÓN



PUIG VELA CLÁSICA BARCELONA
CLUB MAR
VELA CLÁSICA MENORCA COPA DEL REY DE BARCOS DE ÉPOCA REPSOL
SEMANA CLÁSICA Puerto Sherry
RANC
V CENTENARIO 1ª VUELTA AL MUNDO

JOTUN Y EL LLAUT *SANT ISIDRE* EN LA "ESCALE A SÈTE"

Del 12 al 18 del pasado mes de abril se celebró, en la localidad costera de Sète (Francia) una gran fiesta del mar, con la presencia de algunos de los veleros históricos más importantes del mediterráneo, que pudieron ser visitados y admirados por todos los presentes. Lo cierto es que el público acudió en masa a la llamada "Escale a Sète - Fête des traditions maritimes", evento de gran poder de convocatoria entre los aficionados franceses, ansiosos por ver de cerca una buena muestra de la historia marítima del Mediterráneo, por degustar la más sabrosa gastronomía, por deleitarse con canciones tradicionales y por participar en su sinfín de actividades lúdicas.

Y de entre todos los barcos presentes, el "Sant Isidre" - llaut de mitjana de 22 metros de eslora construido en el año 1925 y único en su clase y de aquellos tiempos que permanece en activo - fue uno de los que mayor interés suscitó entre los visitantes, en gran parte gracias a su magnífico estado de conservación que se debe, primordialmente, a uno de sus principales patrocinadores: la marca internacional de pinturas Jotun. El "Sant Isidre", que en Sète lució en su máximo esplendor, tiene su puerto base en el bello pueblo de Cadaqués, en el corazón de la Costa Brava gerundense, desde dónde desarrolla una labor cultural y formativa.

www.jotun.com





JOTUN AND THE LLAUT *SANT ISIDRE* ON ATTENDANCE AT THE "ESCALE A SÈTE"

From April 12 to 18, a great festival of the sea was held in the coastal town of Sète, France, with the presence of some of the most important historical sailboats in the Mediterranean, which could be visited and admired by all attendees. Many people attended the so-called "Escale a Sète - Fête des traditions maritimes", a very popular event among French boating enthusiasts, who were eager to see up close a good selection of the maritime heritage of the Mediterranean while tasting the delicious cuisine, singing traditional songs, and participating in the countless number of leisure activities organized.

Of the boats on show, the "Sant Isidre" - a 22-metre llaut built in 1925, unique in its class and the only one still sailing - was among the ones that most aroused the visitors' interest, probably thanks to its excellent state of conservation, which is mostly due to one of its main sponsors: the international marine coating brand Jotun. The "Sant Isidre", which in Sète was at its best, is based in the beautiful town of Cadaqués, in the heart of the Costa Brava, close to Girona, where it is used to carry out numerous cultural and training activities.

www.jotun.com

PARTNER EUROPARC
Turisme Sostenible en Espais Protegits

V VELA CLÀSSICA COSTA BRAVA

l'Estartit 10, 11 i 12 de juny de 2022

Copa d'Espanya de Clàssics 2022

Trofeo Mare Nostrum



Època, Clàssics i Esperit de Tradició

Vela Federació Catalana

Real Federación Española de Vela

CLUB NÀUTIC ESTARTIT

El Port de les Illes Medes

www.velaclassicacostabrava.com



©GABRIEL SAMPOL

REGATA SITGES CLASSIC

NOVEDADES EN SU 2ª EDICIÓN

Si ya la primera edición resultó todo un éxito, con condiciones óptima de sol y viento y con la participación de diez barcos, entre los que se encontraban verdaderas joyas históricas, como el Molly Q (1914) y Breva (1936), las expectativas de los organizadores, de cara a la segunda, son aún mucho más halagüeñas. Y para que dichas expectativas se confirmen, cuentan con al apoyo incondicional del Port d'Aiguadolç, marco incomparable para la organización de un evento de estas características, por sus instalaciones, por su ubicación y por la belleza de su entorno, tal como quedó sobradamente demostrado el pasado verano. Diversas son las novedades que esta regata anuncia para su segunda edición. La primera de ellas es el adelanto de sus fechas a principios de julio, concretamente del 1 al 3 y otra de ellas es la instalación de un Village en el que participarán una veintena de empresas, la mayoría de ellas vinculadas con el mundo de la náutica. Los organizadores cuentan, para todo ello, con la colaboración del Port d'Aiguadolç así como del Ayuntamiento de Sitges, volcados en hacer que esta gran fiesta de la vela clásica sea, nuevamente, todo un éxito.

www.sitgesclassic.com

INNOVATIONS TO ITS SECOND EDITION

If the first edition was already a great success, with sunny, windy days and with the participation of ten boats - among which we would like to highlight the presence of true historic jewels like "Molly Q" (1914) and "Breva" (1936) - the organizers' expectations for its second edition are even higher. To turn these expectations into reality, Sitges Classic Regatta has the unconditional support of Port d'Aiguadolç. If we consider its premises, location, and the beauty of the surroundings, this marina offers a unique backdrop for an event of these characteristics, as it extensively proved last summer. Several changes to the second edition of the regatta have been announced. First of all, it will be held at the beginning of the summer season, from July 1 to 3, and second, it will feature a Village Area, where approximately twenty companies will be on attendance, most of which linked to the marine world. For all this, the organizers can count on the collaboration of Port d'Aiguadolç as well as Sitges' City Council, focused on making this great classic sailing festival a success again.


escuela
DE NAVEGACIÓN
RCNB
Vive la vela.
Disfruta del mar.
Descubre en nuestra web nuestros Cursos de Navegación 2022:
Titulaciones, Crucero, Vela Ligera, Campus Mar...
WWW.ESCUELARCNB.COM
RCNB
Real Club Náutico de Barcelona

TROFEO CORMORÁN UN CLÁSICO EN POLLENÇA

Desde hace más de 30 años, el Trofeo Cormorán forma parte de la historia del Real Club Náutico Puerto Pollença. La iniciativa partió de un grupo de socios deseosos de poder regatear durante sus vacaciones en el Port de Pollença y lo que empezó siendo una regata entre amigos fue poco a poco creciendo, captando nuevos participantes. Una de sus mejores ediciones fue en el año 2000, al coincidir sus fechas con las de la Regata Vuelta a Mallorca, cuya escala en Pollença supuso un espectacular incremento de participación.

En 2016 se decidió que el trofeo permaneciera en el club mientras que un mismo armador no lo ganara tres años seguidos o cinco alternos, estando actualmente en liza los siguientes barcos ganadores: Lolita, de Carlos Serra: 2016 y 2017; Bachibuzuk, de Pere A. Borras: 2018 y 2020; Panarea, de Joan Pizá: 2019 y Chica Txeca, de Toni Pons: 2021. En el año 2020, y con el Rossina di Mare cómo barco insignia del RCNPP, se incorporó a la Cormorán las clases de barcos clásicos y de época que, al año siguiente, contaron ya con nombres destacados: Rossina di Mare, Margarita Estalinda la Mar, Mary, Folia, Argyll, Meerblick y Gipsy.

Las fechas del Trofeo Cormorán (3ra semana de Agosto), son ideales para estas clases, ya que una semana antes participan en la Regata Illes Balears en el Club de Mar y una semana después en la Copa del Rey del Club Marítimo de Mahón, constituyendo por ello una escala estratégica, al estar el RCNPP a medio camino entre la Bahia de Palma y el puerto de Mahón.

©TOMAS MOYA



CORMORANT TROPHY A POLLENÇA'S CLASSIC

For more than 30 years, the Trofeo Cormorán has been part of the history of the Real Club Náutico Puerto Pollença (RCNPP). The initiative started from a group of the yacht club's members eager to race during their holidays in the Port of Pollença. What began as a regatta between friends gradually grew, attracting new participants. One of its best editions was in 2000, as it was held at the same time as the Regata Vuelta a Mallorca that stopped in Pollença, thus impressively boosting participation. In 2016 it was decided that the trophy would remain at the club until the same owner won it three years in a row or five alternated. The following winning boats are currently in contention: Lolita, of Carlos Serra: 2016 and 2017; Bachibuzuk, of Pere A. Borras: 2018 and 2020; Panarea, of Joan Pizá: 2019; and Czech Girl, of Toni Pons: 2021. In 2020, with Rossina di Mare as the flagship of the RCNPP, the Classic and Vintage boat classes were added to the Trofeo Cormorán and, the following year, the fleet boasted prestigious yachts, including Rossina di Mare, Margarita Estalinda la Mar, Mary, Folia, Argyll, Meerblick and Gipsy.

The dates of the Cormoran Trophy (3rd week of August) are ideal for these classes, given that a week earlier they participate in the Regata Illes Balears hosted by Club de Mar-Mallorca and a week later in the Copa del Rey hosted by Club Marítimo de Mahón, thus representing a strategic stopover, since the RCNPP is halfway between the Bay of Palma and the port of Mahón.

www.rcnpp.club

VI SEMANA CLÁSICA PUERTO SHERRY

MEMORIAL PEDRO BORES



20—24 JULIO 2022

ORGANIZA

CLUB NÁUTICO PUERTO SHERRY

FUNDACIÓN VELA CLÁSICA DE ESPAÑA

COLABORA

PUERTO SHERRY

FEDERACIÓN ANDALUZA DE VELA

1927 GIPSY

XXXVI EDICIÓN DE LA REGATA REI EN JAUME SALOU-SANTA PONÇA

La Regata Rei en Jaume se prepara para su trigésima sexta edición que, del 8 al 10 de septiembre, cubrirá la habitual travesía de 110 millas entre Salou y Santa Ponça, recreando el itinerario que, en 1229, condujo al Rey Jaime I hasta la isla de Pantaleu para arribar luego a la costa mallorquina e iniciar la conquista. Organizada desde 1986 por el CN Santa Ponça y el CN Salou, con la colaboración de Port Adriano y Port Tarracó y de los ayuntamientos de Calvià y Salou, es una de las cinco competiciones que conforman el Circuito de Regatas de Altura. Además de las clases ORC, A2 y Solitarios, esta regata contempla una clase específica para los barcos clásicos. En la pasada edición el Peregrin, armado y patroneado por Gloria Fluxá, pulverizó el récord de la travesía al marcar un tiempo de 13 horas y 48 minutos, adjudicándose el triunfo en la categoría ORC Promoción, mientras que el Arosa IX fue el vencedor de la Clase ORC; el Rossina di Mare de la de Clásicos; el Modul de la A2 y el Esther de la de solitarios.

36TH EDITION OF THE REGATA REI EN JAUME SALOU-SANTA PONÇA

The 36th edition of the Regatta Rei en Jaume will be held from September 8 to 10 and will cover the usual 110-mile journey between Salou and Santa Ponça, recreating the itinerary followed by King Jaime 1st back in 1229, when he sailed to the island of Pantaleu to later land on Mallorca and begin to conquer the island. Since 1986, CN Santa Ponça and the CN Salou have been organizing this event with the collaboration of Port Adriano and Port Tarracó and the municipalities of Calvià and Salou. The Regata Rei en Jaume is one of the five competitions that make up the Circuito de Regatas de Altura. In addition to the ORC, A2 and Solo classes, this race includes a specific class for classic boats. In the last edition, the Pilgrim, owned and skippered by Gloria Fluxá, beat the record as it took 13 hours and 48 minutes to cross the finish line, winning in the ORC Promoción category, while Arosa IX was the winner of the ORC class, Rossina di Mare won the Classics, Modul won the A2 and Esther won the Solo class.



Al acto de presentación de esta próxima edición, celebrado con motivo del Palma International Boat Show, asistieron la teniente alcalde de Deportes del Ayuntamiento de Calvià, Eva Serra; el director de la Regata Rei en Jaume, Manuel Nadal de Uhler y el gerente del Club Náutico de Santa Ponça, Javier Arrizabalaga, a quienes vemos en la imagen junto a Chema Sans, director del Salón. | The presentation of this year's edition, held at Palma International Boat Show, was attended by the deputy mayor of Sports of the City of Calvià, Eva Serra; the director of the Regatta Rei en Jaume, Manuel Nadal de Uhler, and the manager of the Yacht Club of Santa Ponça, Javier Arrizabalaga, whom we see in the image with Chema Sans, director of the Boat Show.



CLUB DE MAR

1969 MALLORCA

XXVII REGATA ILLES BALEARS CLÀSSICS

Vela Clásica Mallorca

Barcos Clásicos,
de Época
y Espíritu de Tradición
(Trofeo Clásicos
Mare Nostrum)

11 - 14 AGOSTO 2022
PALMA DE MALLORCA

Club de Mar-Mallorca
Muelle Pelaires s/n – 07015
regatas@clubdemar-mallorca.com
www.velaclasicamallorca.com

FEDERACION BALEAR DE VELA

RANC

Asociación de Clubes Náuticos de Baleares

V CENTENARIO 1ª VUELTA AL MUNDO



ALFREDO LAGOS

DISEÑADOR, CONSTRUCTOR Y NAVEGANTE

El pasado día 12 de marzo, fallecía en Vigo, a los 95 años Alfredo Lagos Silva, hijo de Fernando Lagos Carsi, fundador de Astillero Lagos en 1915. Alfredo dirigió sabiamente el astillero durante más de medio siglo junto a sus hermanos, dándole a la empresa el principal impulso en los últimos años.

En el año 1932, en el Náutico de Vigo, se descubrió en la revista americana Rudder, el diseño de un snipe y se inició en esta ciudad gallega la construcción de esta clase de pequeños balandros de regata en cuyo éxito y difusión tuvieron mucho que ver los Astilleros Lagos, que con mucha diferencia, se convirtieron en los mejores constructores de la clase en España. Luego vendrían los magníficos barcos de la clase Star y Dragon de las primeras flotas españolas.

Sería demasiado extenso enumerar toda la trayectoria de este magnífico y singular astillero, del que hicimos un largo reportaje en el nº 5 de esta misma revista.

Alfredo, además de un gran experto en madera y un gran diseñador, fue un gran navegante, único español participante en la Regata del Descubrimiento Bermudas-Bayona en el año 72, a cuyo Comité Español pertenecía. Socio de honor del Ocean Cruising Club y del Royal Cruising Club, uno de los clubs de cruceros más exclusivos del mundo. Socio de honor de AGABACE, Asociación Gallega de Barcos Clásicos y de Época y medalla de oro de la Real Federación Gallega de Vela.

Desde aquí nuestro pésame a su querida familia y a sus hijos, Alfredo y Alberto, continuadores de la saga familiar al mando del astillero.

Querido Alfredo: Descansa en paz

Fdo. Luis Tourón Figueroa

DESIGNER, BUILDER, AND SAILOR

On March 12, Alfredo Lagos Silva, son of Fernando Lagos Carsi, who founded Astillero Lagos in 1915, died in Vigo at the age of 95.

Alfredo, together with his brothers, wisely managed the shipyard for more than half a century, giving the company a great boost in recent years.

In 1932, at Náutico de Vigo yacht club, the design of a snipe was discovered in an issue of the American magazine Rudder, and this is how the story of the construction of this class of small regatta sloops began in the Galician city of Vigo. The success and boost of the class is closely related to Astilleros Lagos, who became the best builder of these boats in Spain. Later, it also begun building the impressive Star and Dragon class boats. It's impossible to list all the achievements in the incredible career of this unique shipyard, to which we devoted an extensive article in issue nº 5 of Sea fever.

Alfredo, in addition to being a wood expert and an excellent designer, was also a great sailor. Part of the Spanish Committee, he was the only Spaniard in the 1972 Bermuda-Bayonet Discovery Regatta. He also was Honorary member of the Ocean Cruising Club, the Royal Cruising Club, one of the world's most exclusive yacht clubs, Honorary partner of AGABACE (Galician Association of Classic and Vintage Boats) and gold medal of the Royal Galician Sailing Federation.

From these pages we send our condolences to your beloved family and to your children, Alfredo and Alberto, who continue the family tradition at the head of the shipyard.

Dear Alfredo: Rest in peace

Luis Tourón Figueroa



Vela Clásica Menorca

XVIII COPA DEL REY
DE BARCOS DE EPOCA

Mahón
24-28
AGO 2022

REPSOL

CLUB MARITIMO MAHÓN



Aleix Sellés en la Golden Globe Race

Con el patrocinio de Ocibar

Dar la Vuelta al Mundo a vela ya es de por sí una buena aventura, pero si encima se hace navegando en solitario y sin parar en puerto alguno, la aventura se convierte en verdadera heroicidad. Y por si esto fuera poco, lo que propone la Golden Globe Race es completar tan larga, dura y extrema navegación sin contar con los sistemas de navegación y comunicación que existen hoy en día, o sea hacerlo tal como se hacía antaño, guiándose por el sol y las estrellas y hablando, durante meses, tan solo consigo mismo, pudiendo tan solo contar con un equipo y una tecnología similar a la que llevaba a bordo el Suahili, barco con el que Robin Knox Johnston se proclamó ganador de la edición 1968/69. No obstante, por razones de seguridad los barcos participantes serán rastreados vía satélite las 24 horas del día y a lo largo de las 30.000 millas del recorrido, aunque los patrones no podrán consultar esta información a menos que surja una emergencia que les obligue a abrir la caja de seguridad sellada que lleva cada





ALEIX SELLÉS
IN THE GOLDEN GLOBE RACE
Sponsored by Ocibar

Sailing around the world is a good adventure in itself, but if you sail solo non-stop, the adventure becomes true heroism. And as if that were not enough, the Golden Globe Race requires its skippers to complete such a long, hard, and extreme journey without relying on the navigation and communication systems available today, like sailors of the past, guided by the sun and the stars, talking only to themselves for months. The only equipment and technology allowed on board has to be similar to that carried on board "Suahili", the boat with which Robin Knox Johnston proclaimed himself winner of the 1968/69 edition. However, for safety reasons, participating boats will be tracked by satellite 24 hours a day and over the 30,000 miles of the route, although skippers will not be able to access this information unless in the event of an emergency that requires them to open the sealed safety box containing a GPS and a satellite phone that each boat has on board.

Alex Sellés is one of 24 enthusiastic sailors who have already registered for this amazing adventure. He will participate with an 11-metre Rustler 36 named "Onsoro the Bodhisattva". Alex Sellés is a naval architect and designs cutting-edge sailing boats, with a real passion for his profession and for his hobby, which is simply sailing. No one better than him can explain to us the reason behind choosing this boat and where its name comes from.

WHY A RUSTLER 36' AND WHY "ONSORO THE BODHISATTVA"?

"My Rustler 36' is a design by Holman & Pye from 1980 that features classic lines and a straight keel that, in 2004, was built in fibre - following the most traditional methods - by the Rustler shipyard in Falmouth (England). With 11 meters in length, a 3.35 m beam,

barco y que contiene un GPS y un teléfono satelital.
Alex Sellés es uno de los 24 entusiastas navegantes que ya se han inscrito, contando para ello con un Rustler 36 de 11 metros llamado Onsoro the Bodhisttva. Alex Sellés es arquitecto naval y diseña barcos a vela de última generación, sintiendo una verdadera pasión por su profesión y por su afición, que no es otra que la de navegar. Pero nadie mejor que él para explicarnos el porqué de este barco y el porqué de este nombre.

¿PORQUÉ UN RUSTLER 36' Y PORQUÉ ONSORO, THE BODHISATTVA?

"Mi Rustler 36' es un diseño de Holman & Pye del 1980, de líneas clásicas y quilla corrida que, en el año 2004, fue construido en fibra - aunque siguiendo los métodos más tradicionales - por el astillero Rustler de Falmouth (Inglaterra). Tiene una eslora de 11 metros, una manga de 3,35m. un calado de 1,70m, y cumple con todos los requisitos marcados por las reglas de la regata que son: mínimo de 20 and a 1.70 m draft, it meets all the requirements set by the rules of the race, which are: a minimum of 20 units built; full-length keel with rudder attached aft; designed before 1980; between 32 and 36 feet in length; minimum weight 6200 k. After studying all the models on the market, I realised that, when considering the displacement/sail surface ratio, there were very few competitive boats available. And when to that I added the shape of the hull, it became clear that the Rustler 36 was, at least for me, the most logical option. Additionally, we must not forget that in the 2018 GGR edition the first 3 yachts, out of the 5 that ended the race, were Rustler 36. I'm certainly not be the only one who thinks this way, because this boat is in high demand, as sailors appreciate the quality of its construction and the fact that it provides a safe navigation. I was lucky enough to find a unit of this highly sought-after model in Venice and, despite Covid restrictions, I travelled there and was able to go and check that the "Onsoro", this was its original name, was in pretty good conditions. Interestingly, its previous owner, a Zen master who knew nothing about sailing, had commissioned its construction after having visualized it in one of his meditations, using the Japanese mantra "Onsoro". I decided not to change the name and as at that time I had just discovered the word Bodhisattva, which means "guide on the way to enlightenment", I





decided to combine the two words, convinced that it was the most appropriate name for the boat that should guide me in this circumnavigation. I have been getting to know my new partner thoroughly for six months now, working on "Onsoro the Bodhisattva", making sure that everything is ready so that we can both undertake this challenge in maximum safety. I am probably going to spend 7 months managing extreme situations, enjoying unique moments, experiencing unforgettable feelings... a long period of time during which we will both rely, exclusively, on one another".

unidades construidas; quilla corrida, con el timón detrás de la misma; diseñado antes de 1980; eslora entre 32 y 36 pies; peso mínimo de 6200 k.
Tras estudiar todos los modelos en el mercado ví que, por el ratio desplazamiento/superficie vélica, eran muy pocos los que resultaban competitivos. Si a esa ecuación le añadía las formas de sus cascos resultaba más que evidente que el Rustler 36 era, por lo menos para mí, la opción más lógica teniendo en cuenta, además, que en la edición del 2018 de la GGR los 3 primeros, de los 5 que llegaron, eran un Rustler 36. No debo ser el único que piensa de este modo, ya que es un barco muy solicitado por navegantes atraídos por la calidad de su construcción y por su seguridad en navegación, debidamente constatada. Yo tuve la suerte de encontrar una unidad de este codiciado modelo en Venecia y, a pesar de las restricciones del Covid, visitarla y comprobar el aceptable estado de conservación del "Onsoro", pues ese era ya su nombre. Curiosamente, su anterior propietario, un master Zen que no tenía ni idea de navegación, había encargado su construcción tras haberlo visualizado en una de sus meditaciones, usando el mantra japonés "Onsoro". Decidí no cambiarlo pero como por aquel entonces acababa de descubrir la palabra Bodhisattva, que significa "guía en el camino hacia la iluminación" decidí unir ambos vocablos, convencido de que era el nombre más apropiado para el barco que debía guiarme en esta circunnavegación. Llevo ya seis meses conociendo a fondo a mi nuevo compañero y trabajando en él para que todo esté a punto y podamos emprender ambos este reto con la máxima seguridad y fiabilidad. Van a ser unos 7 meses de vivir situaciones en ocasiones extremas, de experimentar vivencias extraordinarias, de acumular sensaciones inolvidables...un largo tiempo en el que ambos dependeremos, exclusivamente, el uno del otro".

Ocibar es una empresa mallorquina que, desde hace más de 30 años, construye y gestiona marinas para megayates, como Port Adriano en Mallorca, Port Tarraco en Tarragona, Botafoc y Santa Eulalia en Ibiza, volcándose ahora en apoyar a este intrépido navegante, al que lleva meses prestándole todo el apoyo posible. | Ocibar is a Mallorca company that for more than 30 years has been building and managing marinas for mega yachts, such as Port Adriano in Mallorca, Port Tarraco in Tarragona, and Botafoc and Santa Eulalia in Ibiza, and now is focused on supporting this intrepid sailor, to whom it has been providing all possible support for months. www.ocibar.com

Comité Internacional del Mediterráneo – CIM

Fundación, evolución y actualidad

El CIM debe sus origenes a la unión, allá por los años veinte del pasado siglo, de una serie de armadores de diversos clubes del Mediterráneo: Yacht Club de France, Real Club Náutico de Barcelona y Yacht Club Italiano de Génova, para la creación de lo que dieron por llamar "Cruceros Mediterráneos".

Estos cruceros-regata solían partir de Barcelona para ir a recalar en Marsella, Génova, algún puerto de Córcega o en ocasiones de Cerdeña, para ir a finalizar habitualmente en Mahón. Cada etapa estaba considerada como una regata de altura y la flota estaba dividida en clases. Para mejorar la organización, estos tres Clubes decidieron crear, en el año 1936, el Comité Internacional del Mediterráneo (CIM) que, desde entonces, no ha dejado de existir aunque con las lógicas pausas impuestas por los periodos de guerra y por las sucesivas crisis económicas. En la década de los '50 vino a añadirse, al grupo fundador, el Yacht Club de Montecarlo, pasando a incluir en los recorridos del "Crucero Mediterráneo" una recalada en su exclusivo puerto.

A mediados de los ochenta, el fenómeno de los barcos clásicos - que había comenzado durante la década anterior en los Estados Unidos – llegó a Europa y muy especialmente al Mediterráneo, donde algunos de sus puertos pasaron a concentrar todo el glamur propio de las regatas de este tipo de barcos. Se impuso entonces la necesidad de crear un circuito de regatas coordinado y bien planificado y, para ello, los cuatro clubes que componían este Comité invitaron a las Federaciones de Vela de sus respectivos países a unirse a ellos, invitación que hicieron también extensiva a las asociaciones de armadores de barcos clásicos. En un momento determinado se adhirieron, aunque no por mucho tiempo, sendos clubes de Grecia y Malta.

Con el paso de los años, el CIM ha ido variando su función, primando ahora la de mantener activo el sistema de medición que este mismo Comité creó para hacer posible las regatas entre los muy dispares tipos de barcos que conforman la flota de clásicos. Lógicamente, quienes tienen voz y voto en dicho Comité son quienes han tenido y siguen teniendo la responsabilidad de ir actualizando el sistema para ir adecuándolo a las características, siempre cambiantes, de las flotas.

EN CADA UNO DE LOS PAÍSES, EL SISTEMA DE MEDICIÓN CIM LO CONTROLA LA RESPECTIVA ASOCIACIÓN NACIONAL DE ARMADORES DE BARCOS CLÁSICOS. EN ESPAÑA, ES LA REAL ASOCIACIÓN NACIONAL DE CRUCEROS.

En cada uno de los países, el sistema de medición CIM lo controla la respectiva asociación nacional de armadores de barcos clásicos. En España, al igual que sucede con otros sistemas de medición de cruceros, es la Real Asociación Nacional de Cruceros - creada en el año 1974 por el muy recordado navegante José Mª Padró para aglutinar a los armadores de barcos de crucero - la responsable de la aplicación del sistema de medición del CIM.

CIM
Establishment, development, and current situation

The CIM dates back to the 1920s, when a number of boatowners from different Mediterranean Yacht Clubs - Yacht Club de France, Real Club Náutico de Barcelona and Yacht Club Italiano di Genova - decided to join forces to organize what they called "Mediterranean Cruises".

These regatta-cruises normally started in Barcelona and then headed to Marseille, Genoa, Corsica and sometimes Sardinia, and usually ended in Mahón, Menorca. Each leg was considered an offshore race and the fleet was divided into classes. In 1936, to improve organization, the three Yacht Clubs decided to create the International Committee of the Mediterranean (CIM) that has been operating ever since, apart the forced interruptions caused by the war and by the economic crisis after that.

In the 1950s, Monte Carlo Yacht Club joined the founding group, and the "Mediterranean Cruises" starting including a stop in its exclusive port.

In the mid-eighties, classic boats began to arise great interest in Europe, especially in the Mediterranean, a phenomenon that had begun in the United States during the previous decade. As a result, some ports along the Mediterranean coast started to organize glamorous classic yacht regattas. As the situation called for a coordinated and well-planned race circuit, the four clubs in the CIM decided to invite the Sailing Federations of their respective countries to join the Committee, an invitation that they also extended to the associations of classic boat owners. At some point, two clubs from Greece and Malta also joined the CIM, although not for long.

The CIM's role has changed over the years. Currently, the Committee's main function is to maintain alive and working the measurement system that it created to allow the different types of boats that comprised the classic yacht fleet to race together. Logically, those who have a say in this Committee are the same people who have had, and continue to have, the responsibility of updating the system in order to adapt it to the ever-changing characteristics of the classic yachts fleet.

IN EACH COUNTRY, THE CIM'S MEASUREMENT SYSTEM IS MANAGED BY THE RESPECTIVE NATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIC BOATOWNERS. IN SPAIN, AS WITH OTHER YACHT MEASUREMENT SYSTEMS, IT IS THE ROYAL NATIONAL CRUISE ASSOCIATION (RANC) THAT IS RESPONSIBLE FOR THE IMPLEMENTATION OF THE CIM MEASUREMENT SYSTEM

In each country, the CIM's measurement system is managed by the respective national association of classic boatowners. In Spain, as with other yacht measurement systems, it is the Royal National Cruise Association (RANC) that is responsible for the implementation of the CIM measurement system – the abovementioned association was created to bring yacht owners together in 1974 by sailor José Mª Padró, fondly remembered by many.

¿QUÉ ENTIDADES CONFORMAN EL CIM? | WHICH ENTITIES ARE PART OF THE CIM?

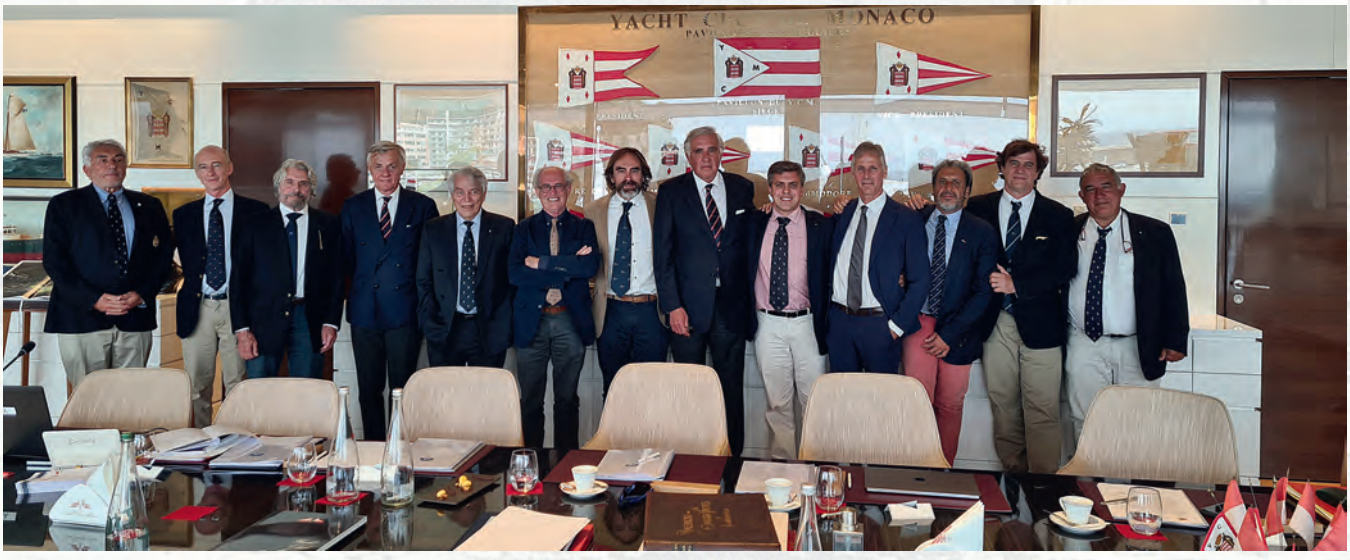
- Yacht Club Italiano; Yacht Club de France; Real Club Náutico de Barcelona; Yacht Club de Monaco; Hellenic Offshore Racing Club (club afiliado | afiliated club)
- Federaciones de vela de Italia, Francia, España, Mónaco y Grecia | Sailing federation of Italy, Spain, Monaco and Greece
- Associazione Italiana Vele dEpoca (AIVE); Association Française de Yachts de Tradition (AFYT); Association Monégasque de Bateaux Classiques (AMBC); Real Asociación Nacional de Cruceros (RANC).
- También forma parte, en calidad de oyente | Is also part of the CIM, as a simple listener: Asociación Española de Barcos de Época y Clásicos (AEBEC).

UN NUEVO CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN PARA UNA NUEVA ETAPA

Por ello, y ante las novedades surgidas de la última Asamblea General, celebrada el 21 de abril 2022 en el Yacht Club de Monaco, hemos querido, además de publicar la constitución de su actual Consejo de Administración, hacernos eco de algunos de los cambios en el sistema de medición y solicitar la opinión del desarrollo de dicha Asamblea General a Diego Colón de Carvajal, vocal de barcos clásicos y de época de la RANC, quién nos comenta:
"Mi opinión personal es que el objetivo primordial del CIM es el de potenciar la recuperación del patrimonio marítimo y atraer a nuevos armadores al mundo de los barcos clásicos y de época, proporcionándoles para ello alicientes como pueden ser las regatas. Pero también creo que, en este sentido, los armadores que se sienten motivados principalmente por un ansia de triunfo son minoritarios, por lo que no juzgo imprescindible, sino incluso posiblemente perjudicial para alcanzar el mencionado objetivo del CIM, complicar, encarecer y enlentecer el sistema de mediciones ya que, en este mundo de los clásicos, lo importante es, más que nunca, participar, compartir, disfrutar y hacer disfrutar a quienes contemplan tan bellos barcos en acción. Y si enciman ganan....tanto mejor. Sobre la recientemente celebrada Asamblea General, creo que las medidas adoptadas son acertadas y que el nuevo Consejo de Administración va a saber darle al CIM una mayor cohesión y un nuevo impulso".
Hemos querido, a su vez, felicitar a Andrés de León por haber sido elegido vicepresidente del nuevo Consejo administrativo, al tiempo que le solicitamos su opinión sobre el estado actual del CIM:
"El CIM se ha caracterizado siempre por ser una organización transnacional de consenso, responsable de pilotar la difícil labor de regular las competiciones de vela clásica en los principales países ribereños del Mediterráneo donde, de hecho, se encuentra la más numerosa y mejor cuidada flota de embarcaciones de este tipo en todo el mundo. Esta vez, sin embargo, la transición entre los equipos de gobierno ha sido complicada, ya que durante el periodo que ahora finalizaba surgieron problemas de diversa índole que provocaron algunos desencuentros, no sólo entre las entidades sino también desde algunos sectores de la flota, todo ello agravado por la dificultad añadida por la situación excepcional de pandemia planetaria. Al final, hemos conseguido ponernos todos de acuerdo para elegir un nuevo equipo directivo multinacional para los próximos cuatro años del que yo, como representante del Real Club Náutico de Barcelona y de la Real Federación Española de Vela, paso a formar parte como uno de los dos vicepresidentes de la entidad. Lo primero que hemos hecho ha sido poner en marcha nuevas comisiones de trabajo encargadas de ambiciosos objetivos, como el de encontrar un nuevo patrocinador para restablecer un circuito de regatas internacional claramente reconocible, al estilo de lo que ya hubo hasta hace unos años, introducir nuevas evoluciones en el rating, o aplicar una política de comunicación que aporte transparencia, permitiendo mostrar la entidad a los clubes y a la flota, de la forma más abierta posible. La verdad es que, pese a las dificultades iniciales, creo que todos los que nos hemos implicado en esta esta nueva etapa la afrontamos con muchísima ilusión y ganas de hacer bien las cosa,s para devolver el máximo esplendor a las competiciones de vela clásica.



Diego Colón de Carvajal



A NEW BOARD OF DIRECTORS FOR A NEW STAGE

Therefore, and considering the decisions taken in the CIM's last General Assembly, held at the Yacht Club of Monaco on April 21, 2022, we not only wanted to publish the names of the members of the new Board of Directors, but we also wanted to present some of the changes introduced in the measurement system and ask the opinion of Diego Colón de Carvajal, classic yacht spokesperson for the RANC, on the result of the abovementioned General Assembly: "My personal opinion is that the main objective of the CIM is to enhance the recovery of the maritime heritage and attract new owners to the world of classic and vintage boats, providing them with incentives such as classic yacht races. However, I also believe that classic boat owners whose main motivation is winning a race are a minority, so I do not consider that complicating, making more expensive and slowing down the measurement system should be a priority, as it could even be detrimental to the achievement of the CIM's above-mentioned objective as, in the end, in the world of classic yachts, participating, sharing, enjoying and allowing people to admire these sea jewels in action is what is really important to most boatowners, and if in the end they win...even better. Regarding the recently held General Assembly, I believe that the measures adopted are correct and that the new Board of Directors will create great cohesion within the CIM, giving it a new boost".

We would also like to congratulate Andrés de León, appointed vice-chairman of the new Board of Directors, and ask his opinion on the current situation of the CIM: "The CIM has always been a transnational consensus organization, responsible for carrying out the difficult task of regulating classic sailing competitions in the main Mediterranean countries, home to the most numerous and best cared for fleet of classic yachts in the world. However, on this occasion, the transition to the new Board of Directors was not an easy one as, during the last term, various problems had arisen that caused some disagreements, not only between the entities but also from within the fleet, all this strongly aggravated by the difficulties brought about by the pandemic. However, in the end, we were able to agree on the election of a new multinational management team for the next four years of which I, as representative of the Real Club Náutico de Barcelona and the Real Federación Española de Vela, was elected as one of the entity's two vice-presidents. The first thing we have done has been to set up new working committees to carry out ambitious objectives, such as finding a new sponsor to re-establish a clearly recognizable international race circuit, like the one that existed a few years ago; introduce adjustments to the rating system; and apply a transparent communication policy, which translates into openly sharing the work of the entity with the clubs and the fleet. The truth is that, despite the initial difficulties, the people involved in this new stage we all share a great enthusiasm and desire to do things properly, giving classic yacht races back their original splendour."



Andrés de León Ramón-Borja

PRINCIPALES AJUSTES EN EL SISTEMA DE MEDICIÓN | MAIN ADJUSTMENTS IN THE MEASURING SYSTEM

- Afinar la influencia de las medidas del plano vélico en la fórmula, tomando en cuenta el solapamiento de las velas de proa. | Refine the influence of the measurements of the sail plan on the formula, taking into account the overlap of the headsails.
- Incrementar la influencia del Co, coeficiente de originalidad, con una mayor ponderación del aparejo en la evaluación de su conformidad con el original. | Increase the influence of the Co, Coefficient of Originality, giving greater importance to the rigging when considering its compliance with the original one.
- Ajustar los coeficientes relacionados con las clases originales, los perfiles de carena y las constantes que sirven para el cálculo del tiempo sobre tiempo.| Adjust the coefficients related to the original classes, the hull profiles and the constants used for the calculation of time over time.

ACTUAL COMITÉ EJECUTIVO DEL CIM | CURRENT CIM EXECUTIVE COMMITTEE

Presidente | Chairman: Frédéric Berthoz (Francia | France). *Vicepresidentes | Vice-Chairmen:* Francesco Foppiano (Italia | Italy) - Andrés de León Ramón-Borja (España | Spain). *Tesorería | Treasury:* Thierry Leret (Mónaco). *Secretaría | Secretary:* Renaud Godard (Francia | France).

Doce Metros FI

El gran impulso de la America's Cup 1970 – 1983



En un artículo anterior relatábamos como los Doce Metros Fórmula Internacional pasaban a la primera plana del deporte de la vela, al haber sido elegidos para disputar la Copa América. Con ello, esta clase se transformó en una especie de laboratorio de tecnología, con claras y positivas repercusiones en la industria náutica de recreo. Y si bien en dicho capítulo hablamos de las décadas de los '50 y '60 del pasado siglo, en éste vamos a repasar la historia de los diecisiete años que van desde 1970 hasta 1987, en los que llegaron a celebrarse seis ediciones de la mítica Copa América. Vamos a ver pues, con detalle, como se desarrolló la vinculación de los 12Metros FI con la Copa América, y cual es la realidad actual de esta mítica clase.

1970 – El Barón Bich encabeza el desafío francés

Al incorporarse nuevos países al desafío por la Copa América, como Grecia, y Francia, hacen su aparición en el selecto mundo de los 12M personajes como el Barón Bich, creador del bolígrafo Bic. Fue precisamente él quien impulsó la celebración de regatas de selección previas empleándose a fondo y sin ahorrar en gastos, para que el honor recayese en Francia, encargando a Britton Chance el diseño de un barco realmente innovador, con reducidos lanzamientos, popa y amuras rectas (al estilo Flicka 2 de 1937), cuya construcción puso en manos del suizo Hermann Egger, quién dio pié a su peculiar nombre: Chancegger. Su función fue servir de



12M FI World's Cup Barcelona 2014.

©NICO MARTINEZ

TWELVE METRES
Boosted by the America's Cup
1970 – 1983

As we have written in a previous article, the Twelve Metre Class made the front page of sports sailing magazines when it was chosen to compete in the America's Cup. The Class became a sort of tech-lab, with clear and positive repercussions on the recreational yachting industry. In the previous article, we analysed the Class's development in the 1950s and 60s, here we will review the history of the seventeen years that go from 1970 to 1987, during which six editions of the legendary America's Cup were held. Let's see then, in detail, how the relationship between the 12mR Class and the America's Cup developed, and what is the current situation of this legendary class.

1970 – BARON BICH LEADS THE FRENCH CHALLENGE

As new countries present their challenge for the America's Cup, including Greece and France, characters such as Baron Bich, creator of the Bic pen, make their appearance in the select world of the 12mR. In fact, it was he who promoted the organization of the preliminary regattas, fully devoting himself to this task, without saving on expenses. He was so eager to turn France into the holder of the cup that he entrusted Britton Chance with the design of a truly innovative boat, with reduced overhangs and straight stern, like 1937 "Flicka 2". The construction of the vessel was commissioned to Swiss Hermann Egger, and combining his name with the name of the yacht's designer led to "Chancegger", a peculiar name indeed. However, the "Chancegger" was only used to compete against the yacht " France" and prepare it to fight for the Cup as, designed by André Mauric and also built by Egger, it was the yacht finally chosen to participate in the America's Cup. Despite the French team's efforts, Australia won the preliminary regattas, becoming the Challenger of that year's America's Cup with "Gretel II". The work of Sir Franck Packer and Alan Payne and with the main mast further

aft, which allowed for a greater genoa, the "Gretel II" was proclaimed the best 12mR of the time. To defend the cup the Americans built new models but chose, once again, "Intrepid" as the Defender, which had been greatly modified by Britton Chance without informing Olin Stephens, the yacht's original designer. Although the American "Intrepid" won 4 to 1, the general feeling was that "Gretel II" was faster and that only the technical superiority of skipper Bill Ficker and the excellently trained crew had allowed the American 12mR to be the first yacht to have won the America's Cup two editions in a row.

"liebre" al barco definitivo, France, diseñado por André Mauric y construido también por Egger. A pesar de todos los esfuerzos franceses, el país desafiante fue finalmente Australia, con Sir Franck Packer y Alan Payne volviendo a la carga con el Gretel II que se erigió como el mejor 12M del momento, con la posición de su palo muy atrasada, lo que le permitía beneficiarse de un génova de mayor superficie. Los defensores americanos probaron nuevos diseños pero fue una vez más su Intrepid, muy modificado por Britton Chance (sin que su diseñador Olin Stephens estuviera informado de ello), quien ganó la selección. El resultado final fue de 4 a 1 para los americanos, pero el sentir general fue que Gretel era más rápido y que tan solo la superioridad técnica del patrón Bill Ficker y la excelente preparación del equipo había llevado al 12M FI americano a ser el primero en ganar la Copa América en dos ediciones consecutivas.

1974 – APARICIÓN DEL ALUMINIO Y DEL KEVLAR

En EE.UU Olin Stephens diseña el primer 12 FI de aluminio, el Courageous, más ligero y maniobrable que los demás, algo de fundamental importancia para los match-races de salida. Otra novedad fue la aparición del kevlar, marcando el inicio de una etapa en la que las velas serían objeto de profunda investigación, tanto a

1974 – THE ADVENT OF ALUMINIUM AND KEVLAR

In the US, Olin Stephens designs "Courageous", the first aluminium 12mR. Lighter and easier to handle, it is the ideal yacht to participate in a match-race. Another novelty was the advent of Kevlar. It marked the beginning of an era in which sails became the object of in-depth study. Their design and material became the key to success on racecourses. Relying on "Southern Cross", Alan Bond, the new Australian boss, won the preliminary regattas, turning his boat into the next Challenger and defeating Franck Packer, who participated once again with "Gretel II", and Baron Bich, who also tried once again to turn France into the next Challenger, only to be defeated by this new 12mR designed by Bob Miller. However, American "Courageous", skippered by Ted Hood, ended up imposing itself on "Southern Cross" 4-0 and with tremendous time differences.

1977 – TED TURNER SURPRISES AND CONVINCES

Once again "Courageous" wins the defender's selection and the America's Cup, with Ted Turner at the helm. This new skipper leaves speechless all those who said there was no place for this parvenu at the New York Yacht Club. Sweden also decides to join in as Challenger, however Alan Bond wins again the preliminary regattas with "Australia", also designed by Bob Miller, who will soon strangely change his name to Ben Lexcen, with which he will go down in his-

1. Baron Marcel Bich (Turín 1014- Paris 1994). Destacado yachtman, con gran protagonismo en la Copa América y cofundador de la firma Bic | Baron Marcel Bich (Turin 1914- Paris 1994). Co-founder of the firm Bic, he was an outstanding yachtsman who played a prominent role in the America's Cup.
2. Chancegger (1969), barco francés armado por Barón Bich y diseñado por Britton Chance, destaca por ser una embarcación realmente innovadora, con reducidos lanzamientos y popa y amuras rectas. | French 12mR owned by Barón Bich and designed by Britton Chance. It stands out for its numerous innovations, including reduced overhangs and its straight stern.
3. Intrepid, diseño de Olin Stephens, posteriormente modificado por Britton Chance | "Intrepid", designed by Olin Stephens and later modified by Britton Chance.


1


2


3



Ted Hood, brillante skipper del Courageous en 1974 | Ted Hood in 1974, brilliant skipper of "Courageous".

que no había sitio para este advenedizo en el New York Yacht Club. A los desafiantes viene a añadirse Suecia, aunque vuelve a ganar Alan Bond con su Australia, diseñado también por Bob Miller, quien pronto cambiará curiosamente su nombre por el de Ben Lexcen, con el que pasará a la historia. Australia pierde ante Ted Turner y su Courageous por 4 a 0 aunque con tiempos más apretados. El Courageous pasa a ser el segundo 12m FI de Olin Stephens que se proclama vencedor de la Copa en dos ediciones consecutivas.

1980 – LA CLASE Y LA COPA SE PROFESIONALIZAN

La nueva década comienza con otro hito: el fin de los timoneles no profesionales. En la lucha por defender la Copa, un joven Dennis Conner, a la caña del Freedom, diseñado por Olin Stephens, derrota sorprendentemente al consagrado Ted Turner, quién intentaba defender la Copa por tercera vez con el Courageous. Su victoria ante el Australia, que tambien participaba por tercera vez en la Copa, fue la más ajustada de las últimas décadas, ganando los australianos la segunda regata, contra un barco considerado muy superior.

nivel materiales como de diseño, erigiéndose como elementos fundamentales para lograr el éxito. Contando con el Southern Cross, Alan Bond, el nuevo boss australiano, se hizo con las riendas de los desafíos con una arrogancia y desparpajo muy diferentes de la actitud de Franck Packer quién, con su Gretel II, lo intentó una vez más sin éxito, al igual que el Baron Bich, derrotados ambos por el barco recién llegado, diseñado por Bob Miller. No obstante, el americano Courageous, patroneado por Ted Hood, acabó imponiéndose al Southern Cross 4 a 0 y con unas diferencias de tiempo tremendas.

1977 – TED TURNER SORPRENDE Y CONVENCE

El Courageous vuelve a ganar la selección de los defensores y la Copa América, a manos de su nuevo patrón Ted Turner y deja sin argumentos a los que decían

tory books. “Australia” loses to Ted Turner and his "Courageous" 4-0, but with less time difference. "Courageous" becomes Olin Stephens' second 12mR to win the Cup two editions in a row.

1980 – THE 12MR CLASS AND THE CUP ARE PROFESSIONALIZED

The new decade begins with another milestone: the end of non-professional helmsmen. In the fight to defend the Cup, a young Dennis Conner, at the helm of "Freedom", designed by Olin Stephens, surprisingly defeats Ted Turner, who tried to defend the Cup for the third consecutive time with "Courageous". His victory over "Australia", which also participated for the third time in the Cup, was the tightest in recent decades, with the Australians winning the second race, against a boat that was considered much superior.

1983 – AUSTRALIA'S FINS MAKE HISTORY

With the growing development of the IOR rating system, some said that the 12mR Class was outdated, too far from modern IOR sailing boats. The exhaustive research carried out on appendages, sails, rigging and electronics, thanks to the huge sums of money invested in the America's Cup, had thus no impact on the yachting industry, whether it be recreational or sports. Despite everything, 1983 was the most fiercely competed edition, with seven Challengers from five different countries: three from Australia, one from France, one from England, one from Canada and one from Italy. That same year, Italian company Louis Vuitton became the sponsor of the preliminary regattas, organizing the Louis Vuitton Cup. The idea was that with all the preliminary racing, the winner of the Challengers was going to be properly trained to compete in the America's Cup, as Alan Bond demonstrated. Bob Miller, who by then was known as Ben (after his puppy) Lexcen (because it was the least common surname in Australia) – having changed his name with the aim of putting a distance between himself and the company he had created under his own name - had designed, decades earlier, a series of keels topped with curious side fins. Having detected that the keel of the 12mR caused turbulence that affected the boat’s perfor-

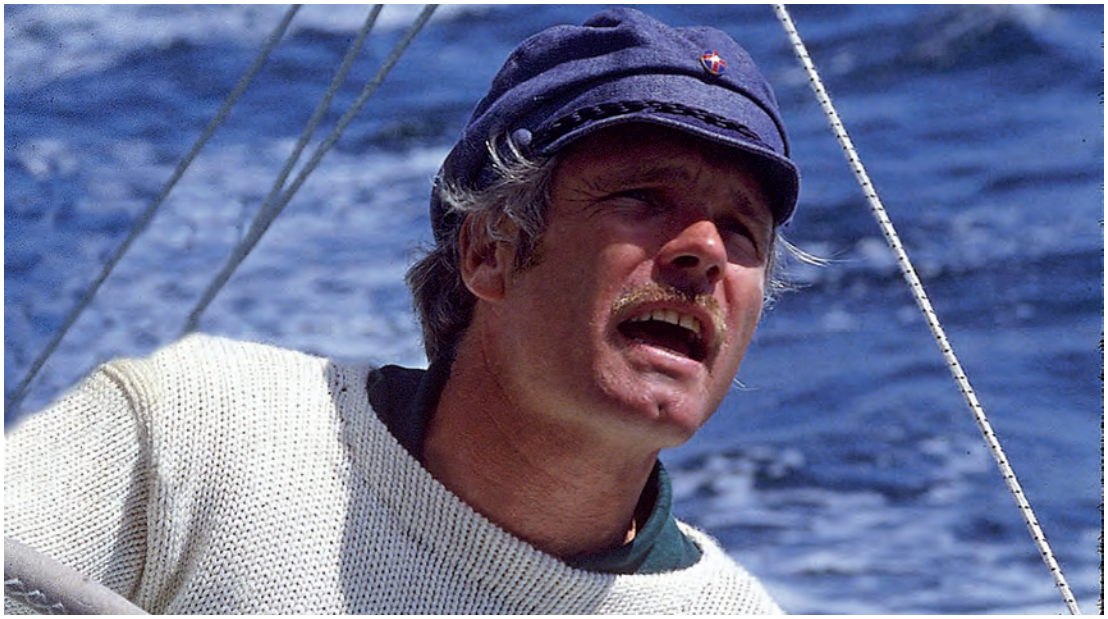


"Courageous", primer diseño de Olin Stephen construido en aluminio y vencedor de dos ediciones consecutivas (1974-1977), derrotando en ambas a los australianos por un apabullante 4-0 | "Courageous" was Olin Stephen's first design built in aluminium. It won two consecutive editions (1974-1977), defeating in both cases the Australian team by an overwhelming 4-0.

1983 – LAS ALETAS DEL AUSTRALIA HACEN HISTORIA

Con el creciente desarrollo del sistema de medición IOR se fueron alzando voces que sostenían que el 12M FI era un barco desfasado, totalmente alejado de los veleros IOR modernos, por lo que las exhaustivas investigaciones que se llevaban a cabo en temas como apéndices, velas, aparejo y electrónica, gracias a las enormes sumas de dinero que se invertían en la Copa de América, no tenían repercusión alguna en la industria náutica general, ya fuese de recreo o deportiva. Así y todo, esta fue la edición más disputada, con siete desafíos de cinco países diferentes: tres de Australia, uno de Francia y otro de Inglaterra, a los que vinieron a añadirse los de Canadá e Italia. También supuso el estreno de la empresa italiana Louis Vuitton como patrocinadora de las regatas de selección, organizando un evento previo: la Louis Vuitton Cup. La sensación era que con todo ello el ganador de los desafíos iba a llegar a la Copa América debidamente entrenado, como así demostró sobradamente Alan Bond, al dar su famoso golpe histórico. Bob Miller, quién ya había pasado a llamarse Ben (por su perrito) y Lexcen (por ser el apellido menos común en Australia), con el propósito de alejarse de la imágen de una empresa creada por él con su propio nombre y de la que quería desentenderse por completo, había diseñado, décadas atrás, una serie de quillas rematadas con unas curiosas aletas laterales. Al haber detectado que las quillas de los 12M FI

mance, he decided to test his invention on "Australia II". The special keel was not the only innovation to the design of this famous boat, as Ben Lexcen was also able to reduce its waterline length to the minimum admitted by the Rule, thus reducing the wet surface, while increasing the sail surface. All these innovations gave life to a very fast boat during manoeuvres, paramount to obtain the best position prior to the start of the Match-Races. The only weak point of the new boat was that it did not perform too well with a swell. After winning the Louis Vuitton Cup, "Australia II", skilfully skippered by John Bertrand, faced American yacht "Liberty", designed by Johan Valentijn and Halsey Herreshoff and skippered by Dennis Conner, this being the first time in many years that a boat designed



Ted Turner (1938), carismático skipper artífice de la segunda victoria del Courageous (1977) y muy conocido a su vez por su faceta de filántropo (fundador, con una aportación de mil millones de dólares, de la Fundación de las Naciones Unidas), por la de empresario de la comunicación, siendo el fundador del canal de noticias CNN y por su matrimonio, en 1991, con la conocida actriz Jane Fonda | Ted Turner (1938), charismatic skipper who achieved the second victory of "Courageous" (1977). He was also renowned for his role as a philanthropist (founder of the United Nations Foundation with a contribution of one billion dollars) and communication entrepreneur (founder of CNN news channel), as well as for his marriage, in 1991, to the well-known actress Jane Fonda.

by Stephens did not make it to the finals. After four races, the Australians were losing 3-1 and the Americans only had to win one race to proclaim themselves winners once again. However, Bertrand and his team managed to prevail in the next two races and, for the first time in the history of the Cup, the two teams had to race until the last race to determine the winner. Conner, whose boat could be trimmed for different conditions, waited for a day of very little wind to try to make the most of his boat in the right configuration, as he achieved a minimum wet surface and maximum sailing area. At the beginning of the race, he took the lead and held the position comfortably almost until the finish line. But perhaps that feeling of comfort, combined with the conviction of a guaranteed triumph, led Conner to make a serious mistake during the second to the last leg. He didn't realize that the Australians had gone to look for more favourable wind, which allowed them to tack the last buoy with some advantage over the Americans. A desperate Conner attempted a terrible battle of false and true tacks, precisely those manoeuvres in which "Australia II" was clearly superior. The Australian team was thus able to maintain the lead over "Liberty" and reach a long-awaited dream: to snatch the America's Cup from the Americans, for the first time in history.

1987- A BRILLIANT END OF AN ERA

The Australian victory aroused an unusual interest in the America's Cup worldwide, in fact the 1987 preliminary races saw a participation of seven countries with 25 boats, of which six were American challengers. The Twelve Meters seemed more alive than ever. Dennis Conner, the loser of the Cup in Newport had been repudiated by NYYC, having to "emigrate" to the western coast, to California, where he found another club that welcomed him, the Yacht Club of San Diego. There, and in the waters of the islands of Hawaii, began the preparation of such an impressive challenger that would later be taken to the big screen.

At the time, numerous innovations were introduced in the class, some of which made history. Various variations of the winged keel were developed, however, "USA 61", owned by Tom Blackaller and Paul Cayard and designed by Gary Mull, opted for another innovative solution: a keel formed by a short fin and a huge torpedo, which allowed to concentrate the weight at the lowest possible point. Additionally, it featured two rudders, one forward and one aft of the keel, which proved not very effective as the bow rudder often came out of the water, reducing its effectiveness. On the other hand, New Zealand presented, in its first and historic participation, "Kiwi Magic". Designed by a young Bruce Farr, it was totally built in fibre reinforced with resin, a novelty



La estrecha y constante lucha entre americanos y australianos en su disputa por la America's Cup marcó toda una época | The close and constant battle between Americans and Australians in their dispute for the America's Cup marked a whole era.

provocaban unas turbulencias que disminuían su rendimiento, decidió probar su invento en el Australia II, no siendo ésta la única innovación que diera ventaja a este famoso barco, ya que Ben Lexcen logró darle al casco la menor eslora en flotación admitida por la fórmula, reduciendo con ello la superficie mojada, al tiempo que incrementaba el velamen total. Con ello creó un barco muy rápido en las maniobras, algo esencial para ganar los cruciales Match-Races previos a la salida. El único punto débil del nuevo barco era la navegación con ola, pero después de triunfar en la Copa Louis Vuitton el Australia II, hábilmente patroneado por John Bertrand, fué el que se enfrentó al americano Liberty, diseño de Johan Valentijn y Halsey Herreshoff, patroneado por Dennis Conner, siendo ésta la primera vez en muchos años que no llegaba a la final un barco diseñado por Stephens. Al cabo de cuatro regatas, los australianos perdían 3 a 1 y sólo quedaba una regata por ganar para cumplir con la tradicional victoria americana. Sin embargo, los de Bertrand consiguieron imponerse en las dos siguientes regatas, llegando por primera vez en la historia de la Copa a tener que correr hasta la última regata para decidir el ganador. Conner, cuyo barco se podía trimar para diferentes condiciones, esperó un día de muy poco viento para intentar sacar todo el partido de su barco en la configuración acorde, pues conseguía una superficie mojada mínima y el velamen máximo y al principio de la regata se puso en cabeza y mantuvo esa posición holgadamente casi hasta la meta. Pero quizás fuera esa holgura, o la convicción del triunfo asegurado, lo que llevó a Conner a cometer un grave error durante el penúltimo bordo, al no contro-



John Bertrand (skipper) y Aland Bond (promotor) posan con orgullo junto a la Copa del América, que se llevaron a Australia, tras 132 de permanencia en las vitrinas del New York Yacht Club | John Bertrand (skipper) and Aland Bond (promoter) pose with pride next to the America's Cup, which they will take to Australia, after having been showcased at the New York Yacht Club for 132 years.

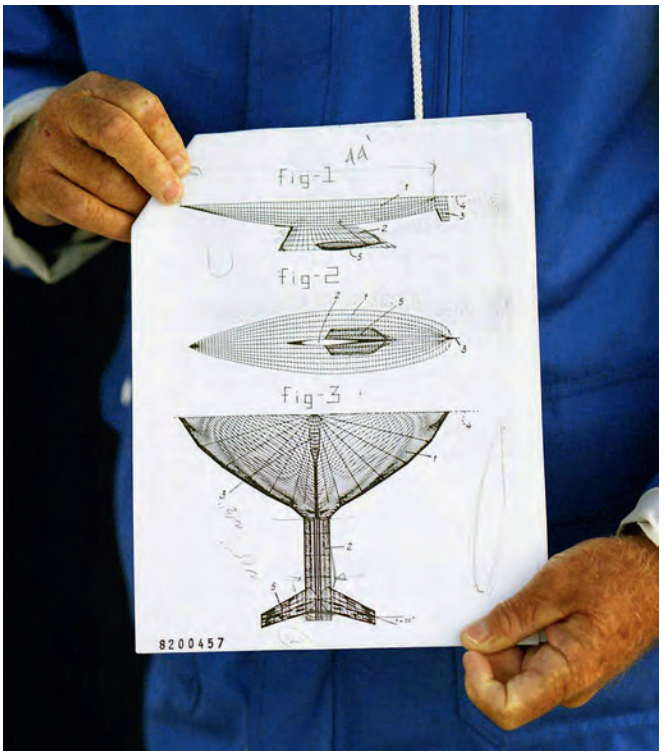
that was much discussed before being accepted and that received the nickname of Plastic Fantastic. Conner's "Stars & Stripes", designed by Britton Chance, used a special coasting that supposedly emulated sharks' skin, reducing the friction of the hull with the water. Many other innovations were introduced, including the fabrics and designs of the sails, the construction of computers capable of withstanding marine conditions (Raytheon and B&G led the promising market at the time), and hydrodynamics, involving aero-

lar a los australianos cuando estos fueron en busca de un viento más favorable, que les hizo virar la última boya con cierta ventaja sobre los americanos. Conner, desesperado, intentó una batalla terrible de viradas falsas y verdaderas, precisamente esas en las que el Australia II era claramente superior, pudiendo su tripulación controlar en todo momento al Liberty hasta alcanzar el tan ansiado sueño: arrebatar la America's Cup a los americanos, por primera vez en la historia.

1987- BRILLANTE FIN DE UNA ERA

La victoria australiana despertó un inusitado interés por la Copa América en todo el mundo, siendo siete países los presentes en las regatas de selección de ese año, con 25 barcos en liza, entre ellos seis desafíos americanos. Los Doce Metros parecían más vivos que nunca. Dennis Conner, el perdedor de la Copa en Newport había sido repudiado por el NYYC, teniendo que "emigrar" a la costa opuesta, a California, para encontrar otro club que le acogiera, el Yacht Club de San Diego. Allí, y en las islas Hawai, empezó la preparación de un desafío tan impresionante que posteriormente sería llevado a la gran pantalla.





Las famosas y misteriosas aletas del "Australia II" fueron, junto a otras innovaciones técnicas, las que hicieron posible su victoria en la histórica edición de 1983 | The famous and mysterious fins of "Australia II", which, along with other technical innovations, made victory possible in the historic 1983 edition.



Con el "Star & Stripes", diseño de Britton Chance, la Copa regresa a América en la siguiente edición de 1987, aunque lo hace a la costa Oeste, al Yacht Club San Diego, al haber retirado el New York Yacht Club su confianza a Dennis Conner, tras su derrota anterior. | With "Star & Stripes", designed by Britton Chance, the Cup returns to America for the 1987 edition. However, it returns to the West Coast to the Yacht Club San Diego, having the New York Yacht Club withdrawn its confidence in Dennis Conner, after his previous defeat.

nautical firms such as Boeing. All these innovations turned the 12mR races into top performance competitive events and arouse enormous interest around the world, with a Louis Vuitton Cup comprised of 223 regattas. The semi-finals saw compete face-to-face a surprising "French Kiss" and "Kiwi Magic" on one side and "USA 61" and "Stars and Stripes" on the other. Despite the final 4-0 result in favour of Conner, the two American boats, rivals even on land, delighted the audience with an impressive show. The New Zealand team imposed itself over the French 4-0. The final of the Louis Vuitton Cup between American "Star & Stripes" and New Zealand "Kiwi Magic" was characterized by an impressive number of sail and gear deck ruptures, giving alternating advantages to both contenders. In the fourth race, at 3-0 in favour of the Americans, the two boats were quite even, but the excellent New Zealand helmsman, Chris Dickson, made a small and fatal mistake when he touched a buoy, with the consequent 360º lap that made him lose any chance of victory. So, finally, it was "Star & Stripes" that tried to recover the America's Cup from the Australian team of "Kookaburra", which, despite starting as favourite, succumbed to a Dennis Conner determined to wipe out his previous defeat and return the long-awaited Hundred Guineas Cup to the United States, even if in this occasion it was to the west coast, to the waters of San Francisco.

En lo referente a la clase, fueron múchisimas las novedades y algunas de ellas hicieron historia. Lógicamente, se presentaron diversas variaciones sobre el tema de la quilla alada, aunque el USA 61 de Tom Blackaller y Paul Cayard, diseño de Gary Mull, optó por otra solución innovadora: una quilla formada por una breve vela y un enorme torpedo, que permitía concentrar los pesos en el punto más bajo posible. Además, contaba con dos timones, uno delante y otro detrás de la quilla, lo que no resultó muy efectivo ya que el timón de proa salía a menudo del agua, reduciendo su eficacia. Por otra parte, los neozelandeses presentaron, en su primera e histórica participación, el Kiwi Magic, diseñado por un joven Bruce Farr y totalmente construido en fibra reforzada con resina, novedad que fue muy discutida antes de ser aceptada y que recibió el apodo de Plastic Fantastic. El Stars & Stripes de Conner, diseño de Britton Chance, usaba una patente especial que, según dijeron, replicaba la piel de los tiburones y reducía la fricción del casco con el agua. Múltiples fueron, además, las innovaciones en el tejido y diseño de las velas; en la construcción de ordenadores aptos para ser embarcados (Raytheon y B&G copaban por entonces el incipiente mercado náutico) y en hidrodinámica, materia en la que se involucraron firmas aeronáuticas como Boeing. Todas estas soluciones llevaron las regatas de los 12M FI a un nivel altísimo y despertaron un interés enorme en todo el mundo, con una Louis Vuitton Cup en la que se corrieron 223 regatas. Las semifinales enfrentaron a un sorprendente French Kiss con el Kiwi Magic por un lado y al USA 61 y al Stars and Stripes por el otro. Los dos americanos, rivales incluso en tierra, dieron espectáculo, aunque el resultado final de 4 a 0 en favor de Conner no lo parezca. En cuanto a los neozelandeses, también con un 4 a 0, se impusieron a los franceses con total contundencia. Ya frente a frente, el americano Star & Stripes y el neozelandés Kiwi Magic, la final de la Louis Vuitton Cup estuvo marcada por una impresionante cantidad de roturas de velas y de piezas del acastillaje de cubierta, que dieron ventajas alternadas a ambos contendientes. En la cuarta regata, con 3 a 0 para los americanos y mientras los dos barcos iban muy igualados, el excelente timonel neozelandés, Chris Dickson, cometió un pequeño y fatal

TWELVE METERS TODAY

"Stars & Stripes" was the last 12mR to win the America's Cup, closing an unforgettable era in the history of sailing. It was also the end of the "Stephens era", as the old and legendary designer would retire the following year, leaving his studio in the hands of the brilliant Bill Langan. However, even without the support of such an important and international event as the America's Cup, the 12mR Class boats continued and continues to exist and sail, as jewels of a brilliant past, thanks to the enthusiasm and dedication of a group of sailing enthusiasts who have established the International Twelve Meters Association -ITMA www.12mrclass.com. The association boasts 12mR fleets in the

US and in Europe, where it organizes various races and a World Championship. In Europe the agenda is especially intense in summer, with several races held in German and Scandinavian waters, while the American fleet usually holds its events on the east coast, in the unforgettable venue of the first America's Cup, Newport. In 2014, the 12mR World's Cup was held in Barcelona, offering a unique spectacle that endures in the memory of many who eagerly hope that it will soon return to Mediterranean waters. The very exhaustive website provides a register of 190 Twelve Metres and sale and charter offers.

Written by Leonardo García de Vincentiis

error al rozar una boya, con la consiguiente vuelta de 360º que le hizo perder oda opción de triunfo.
Así que fue finalmente el Star & Stripes el encargado de intentar recuperar la Copa del América a los australianos del Kookaburra que, a pesar de partir como favoritos, sucumbieron ante un Dennis Conner resuelto a enjugar su anterior derrotar y devolver la ansiada jarra de las cien guineas a los EE.UU, aunque en este caso fuese a la costa oeste, a aguas de San Diego.

LOS DOCE METROS HOY

Stars & Stripes fue el último 12m FI que ganó la Copa América y con él se cerró una época inolvidable de la historia de la vela. También fué el fin de la "era Stephens", ya que el anciano y mítico diseñador se retiraría al año siguiente de su propio estudio, dejándolo en manos del brillante Bill Langan. Sin embargo, aún sin el respaldo de un evento tan importante e internacional como la America's Cup, los 12M FI siguieron y siguen existiendo y navegando, como joyas de un brillante pasado, gracias al entusiasmo y dedicación de un grupo de apasionados de la vela que los cuidan y navegan, habiéndo constituído la International Twelve Meters Association-ITMA contando con flotas en EE.UU y en Europa, dónde se organizan diversas regatas y un Campeonato Mundial de la clase, que se va alternando entre los dos continentes. En Europa la agenda es intensa en los meses de verano, con diversas pruebas en los países escandinavos y Alemania, mientras que la flota americana suele tener sus encuentros en la costa este, en la inolvidable sede de las primeras America's Cup, Newport. En el año 2014 se celebró la World's Cup de la clase en Barcelona, ofreciendo un espectáculo único que perdura en la memoria de muchos que esperan, con gran ansiedad, que algun año regresen a nuestras aguas mediterráneas. En la muy completa web de la asociación, hay registrados 190 Doce Metros FI de todas las épocas e incluso incluye algunas propuestas actuales de venta y de charter.

Escrito por Leonardo García de Vincentiis

©NICO MARTINEZ



A pesar de finalizar su trayectoria en la America's Cup, la clase sigue viva y vigente, con un alto número de barcos en activo, tal como pudo comprobarse en la 12M FI World's Cup celebrada en el Real Coub Náutico de Barcelona, coincidiendo con la edición del 2014 de la Puig Vela Clàssica | Despite the end of its career in the America's Cup, the 12mR class is still alive and well today, with a high number of active boats, as can be seen in the 12mR World's Cup hosted by Real Club Náutico in Barcelona, coinciding with the 2014 edition of the Puig Vela Clàssica.

Sirius

BARCELONA



Brigantine & Terrace Event Spaces

SIRIUS EVENTS BARCELONA

www.siriuseventsbarcelona.es

Buster Keaton: El Navegante

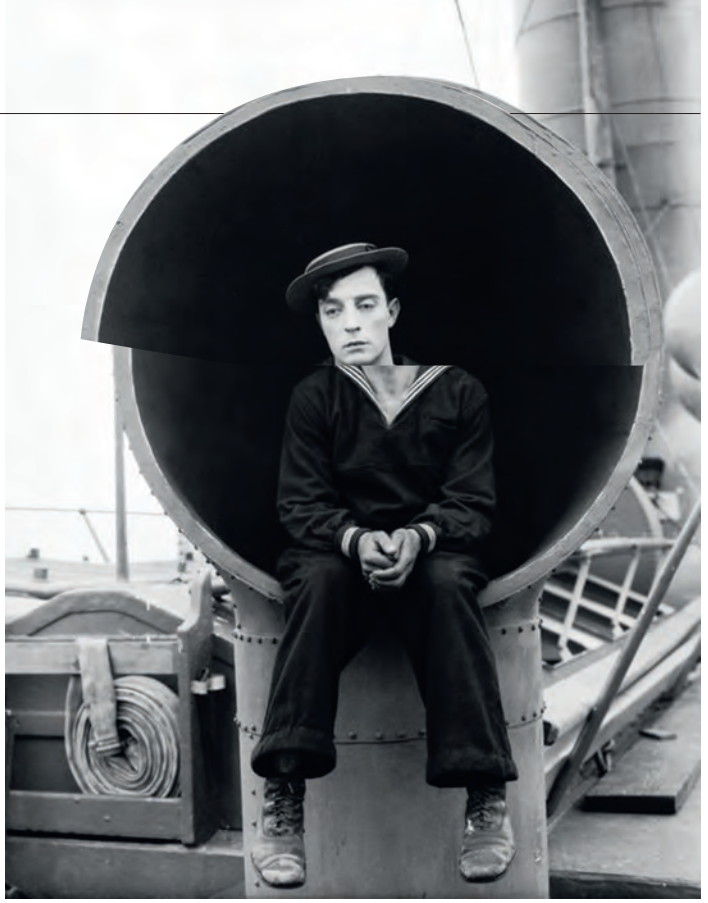
Son relativamente pocos quienes pueden ser considerados como grandes genios de la cinematografía y, según la opinión de muchos expertos, entre los que desarrollaron su labor en la era del cine mudo, Buster Keaton es uno de ellos, de hecho uno de los más notables. Ya sea con su uniforme de experto y valeroso maquinista de tren como de forzado y sufrido capitán de barco o buzo, su maestría como guionista, director y actor nos lleva al límite de la perfección.



Podemos afirmar que, si bien "El Maquinista de la General" es su película más conocida, "El Navegante" nos regala algunos de los gags más delirantes de Buster Keaton, no en vano era su película favorita y quizás la que obtuvo mayor éxito de crítica y de público, llegando a constar entre las 10 mejores películas de la historia del cine, en una lista elaborada por el British Film Institute en 1945.

La historia que cuenta es lo de menos, aunque no puede ser más rocambolesca, comenzando por una más que original y rechazada pedida de mano de un joven acaudalado a la hija de un rico naviero y pasando por un repentino proyecto de luna de miel navegando hasta Europa, seguido de un conflicto de intereses marcado por la guerra y por una confusión de muelle que lleva consigo la coincidencia de la fallida pareja de novios a bordo de un buque a la deriva. Solos y carentes de la más mínima experiencia para valerse por sí mismos, se verán envueltos en las más delirantes situaciones, que no vamos a revelar pues, aunque el final es el que suelen tener todas las películas de Keaton, o sea feliz, es imposible narrar el sinfín de escenas insuperablemente divertidas que nos va brindando a lo largo de sus 60 minutos de duración. Tanto en su día a día y en su noche a noche a bordo, como al intentar reparar una vía de agua convertido en inexperto buzo o al defenderse de un peligroso ataque indígena, tras encallar cerca de una salvaje isla, la sonrisa en los labios de los espectadores es constante y las carcajadas más que frecuentes, con un ritmo que no decae en momento alguno. Es, sin duda alguna, una película para ver una y otra vez, puesto que en cada ocasión se descubre algo nuevo: un gag, una mirada, un truco, un gesto...

Aparte de poner en relieve la valía de Buster Keaton como guionista, director y actor, esta película pone en evidencia su ojo clínico para la localización del escenario más adecuado. Y es que hay quién defiende que la idea de rodar "El Navegante" surgió al descubrir, él mismo, la existencia y disponibilidad del Buford, barco en el que está rodada en su casi totalidad este film. Disponer de un barco como plató era una tentación demasiado grande para una mente creativa como la suya, que pudo perfectamente ser el detonante para la creación de esta obra maestra del cine cómico mudo..



Buster Keaton: The Navigator

There are relatively few people who can be considered true moviemaking geniuses and, according to many experts, Buster Keaton is one of them, in fact one of the most remarkable. Whether wearing the uniform of a skilled and brave train driver or as a forced and long-suffering boat captain, his mastery as a scriptwriter, director and actor pushes the boundaries of perfection.

We can affirm that, although "The General " is his best-known film, "The Navigator" entertains us with some of Buster Keaton's most delusional gags. In fact, it was his favourite movie and perhaps the one that obtained the greatest success from both critics and the audience. In fact, it was one of the 10 best films in the history of moviemaking, according to a list drawn up by the British Film Institute in 1945.

The story is the least, although it cannot be more far-fetched. It starts with a quite original, but rejected, proposal of a wealthy young man to the daughter of a rich shipowner, which includes the gift of a honeymoon sea cruise to Europe. Somehow, due to a conflict of interest between two small nations at war and a partially covered pier number, the wealthy young man and the rich heir end up stranded aboard an adrift vessel. Alone and lacking the slightest experience to fend for themselves, they will be involved in the most delusional situations, which we are not going to reveal because, although the ending is, like all Keaton's films, a happy one, it is impossible to narrate the endless

BUFORD, DE LA GUERRA AL CINE



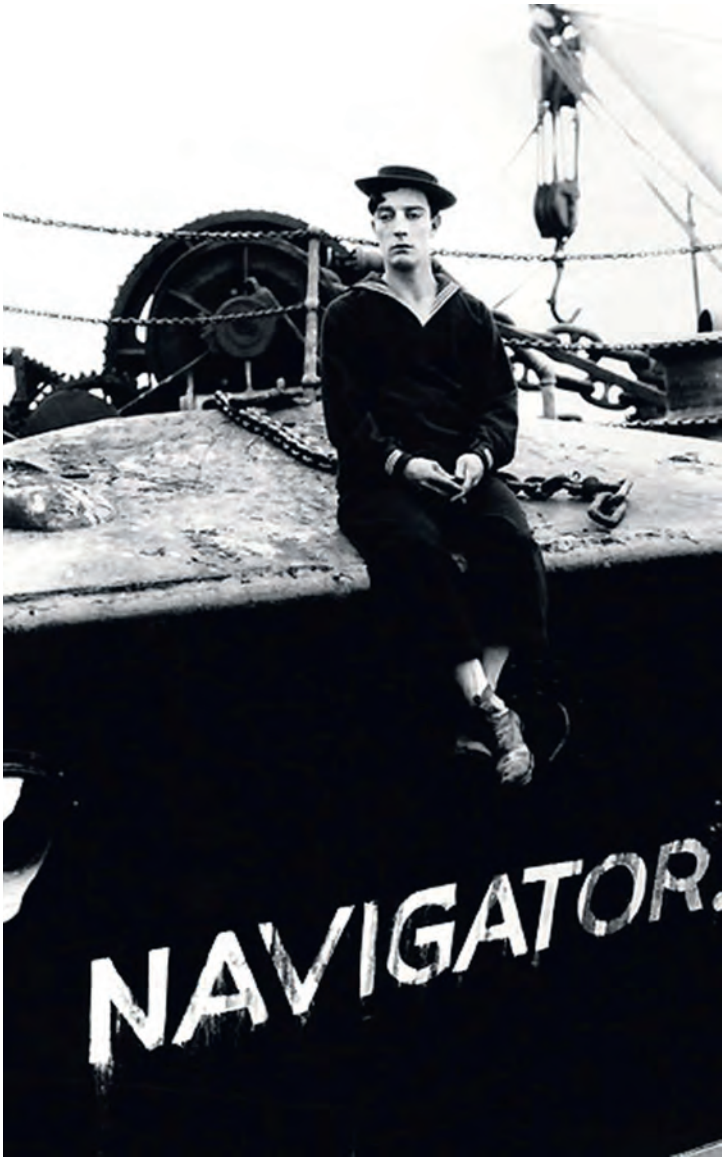
Construido en Irlanda en 1890 como barco para el transporte mixto de cargamento y pasaje, bajo el nombre de SS Mississippi, fue adquirido en 1898 por la armada americana para el transporte de tropas con motivo de la guerra entre España y los EE.UU por las colonias de ultramar y posteriormente, y ya rebautizado como USS Buford, para repatriar a los soldados al finalizar la I Guerra Mundial. Años más tarde, en 1919, pasaría a ser centro de atención de los medios de comunicación americanos, que para la ocasión lo apodaron Soviet Ark o Re Ark (Arca soviética o Arca roja) por ser el buque fletado por los Departamentos de Justicia y de Trabajo para la deportación a Rusia de 249 ciudadanos - entre otros Emma Goldman y Alexandre Berkman - que habían sido acusados de "anarquistas y/o sindicalistas" y, por ello, de políticamente peligrosos. Tras ese lamentable episodio, que le condujo hasta Finlandia, en cuya frontera con Rusia se hizo efectiva la deportación, el Buford pasó, en 1923, a manos privadas para, al año siguiente, ser alquilado por Buster Keaton para rodar en él una de sus obras maestras: "El Navegante". Su vida activa se prolongó hasta 1929 año en el que, tras haber recorrido todos los mares del mundo, acabó siendo desguazado. Resulta gratamente sorprendente que este buque, de intensa y larga vida, frecuente y lamentablemente unida a acciones bélicas, permanezca sin embargo en la historia por su corto pero intenso periodo en que se convirtió en inolvidable plató cinematográfico.

Hay que saber reconocer el acierto de Buster Keaton al prever las muchas posibilidades del Buford como plató, lo que confirma que aunque él se considerara a sí mismo un simple cómico, era, en realidad, uno de los más grandes y completos cineastas de su época.

funny scenes that delight us throughout this 60-minute silent film. The entertainment is guaranteed, like when he turns into an inexperienced diver to repair a waterway or when he defends himself from a dangerous indigenous attack, after running aground near a wild island. The spectator will not stop smiling, nor laughing for that matter. It is, without a doubt, a movie to watch again and again, as every time one discovers something new: a gag, a look, a trick, a gesture...

Aside from highlighting Buster Keaton's mastery as a screenwriter, director and actor, this film highlights his clinical eye for finding the most suitable locations. In fact, some people say that the idea of "The Navigator" arose after Keaton had discovered the existence and availability of Buford, boat aboard which this film is almost entirety shot. Having a ship as a set was too great a temptation for a creative mind as his, it might as well have been the trigger for the creation of this masterpiece of silent comedy.





BUFORD, FROM WAR SERVICE TO A MOVIE SET

Originally launched in Ireland in 1890 as SS Mississippi, it was a combination of cargo and passenger ship. In 1898, it was purchased by the US Navy for transport duty in the Spanish-American War. Renamed USS Buford, it was later used to repatriate troops home after World War I. Years later, in 1919, it would become the centre of attention of the American press that had nicknamed it Soviet Ark or Re Ark as it was the vessel used by the Departments of Justice and Labour to deport 249 citizens to Russia - including Emma Goldman and Alexandre Berkman, among others - accused of being "anarchists and/or trade unionists" and, therefore, politically dangerous. After that unfortunate episode, which had brought it to Finland, as it shares a border with Russia, in 1923, the Buford passed into private hands and, the following year, was rented by Buster Keaton to shoot one of his masterpieces: "The Navigator". It kept on sailing until 1929 when, after having travelled all the seas of the world, it was finally scrapped. It is quite surprising how this vessel, with an intense and extensive life, frequently and unfortunately linked to war episodes, has gone down in history for its short but intense time as the set of an unforgettable film.
We must give credit to Buster Keaton for foreseeing the many possibilities of Buford as a set, which confirms that, although he considered himself a simple comedian, he was, in fact, one of the greatest and most complete filmmakers of his time.

RCNPP
REIAL CLUB NÀUTIC
Port de Pollença

Trofeo Cormorán

19-20/08/2022

CLÁSICOS | ÉPOCA | ESPÍRITU DE TRADICIÓN | FLYING FIFTEEN | RI



Más información:
vela@rcnpp.net
674 363 206

RCNPP
SECCIONS ESPORTIVES

FEDERACION
BALEAR DE VELA

POLLENÇA
Pollença, Port de Pollença,
Cala de Sant Vicenç, Formentor.
pollensa.com



SO FONG
De Hong Kong a Mallorca

Entre su construcción y botadura en Hong Kong en el año 1937 y su arribada a Mallorca, el So Fong ha ido haciendo historia, historia que incluye una larga navegación alrededor del mundo y no pocas vicisitudes en tiempos de guerra.



From Hong Kong to Mallorca

Between its launch in Hong Kong in 1937 and its arrival to Mallorca, So Fong has been making history, including a long journey around the world and quite a few adversities during wartime.

Designed by Sparkman & Stephens, this 70-foot schooner was built at Hong Kong's Causeway Bay AH King Shipyard on behalf of Thomson Baker, a New York stockbroker whose intention was to sail around the world with his son. The construction included teak, yaki, and camphor wood. It is said that, in the mid-1930s, Olin Stephens received a telegram at his New York office that revealed the existence of an important shipment of teak wood that had been sunk at the bottom of the China Sea for more than 50 years, this news sparked the beginning of the existence and long history of So Fong. On March 6, 1937 this great schooner headed



Diseñado por Sparkman & Stephens, esta goleta de 70' fue construida en el astillero AH King de Causeway Bay de Hong Kong por encargo de Thomson Baker, corredor de bolsa neoyorkino cuyo propósito era dar la vuelta al mundo a vela con su hijo. La construcción se llevó a cabo utilizando madera de teca, de yaki y de alcanfor. Precisamente sobre la teca utilizada se cuenta que, a mediados de la década de los '30, Olin Stephens recibió un telegrama, en su oficina de Nueva York, avisándole de la existencia de un importante cargamento de madera de teca que llevaba hundido en el fondo del Mar de China más de 50 años y que tal noticia fue la que marcó el inicio de la existencia y de la larga historia del So Fong. Sea como sea, el hecho es que el 6 de marzo de 1937 esta gran goleta partió de Hong Kong rumbo a Filipinas con su armador Thompson Baker, su hijo y su tripulación navegando un tiempo por aquellas aguas – recalando en Manila, Sandakan, Manado, Bali, Singapur, Sri Lanka, Yemen, Sudán, Alejandría en Egipto, Creta, Argelia y San José en el



Victor Unzueta "Epi", patrón del So Fong con su hija Alejandra | Victor Unzueta "Epi", skipper of So Fong. In the image with his daughter.

"Me hace una especial ilusión que Sea Fever dedique algunas de sus páginas a hablar del So Fong, ya que se trata de un gran barco que yo siento ya como de mi familia, después de 15 años de cuidarlo como si fuera mío. Al dar por finalizada mi carrera como regatista, y gracias a la Vela Clásica y de Época, y muy especialmente a Bruno Entrecanales, pude seguir haciendo lo que más me gusta: navegar y hacerlo, además, en una goleta con tanta historia como el So Fong. Este verano va a ser muy especial para mí, ya que nuestro programa incluye la participación en la Semana Clásica de Puerto Sherry que, como es bien sabido, transcurre por la Bahía de Cádiz, tan querida para mí como buen gaditano y desde dónde la Fundación Vela Clásica está haciendo una gran labor a favor de ese patrimonio marítimo, de ese gran tesoro que no podemos dejar que se pierda".

Victor Unzueta "Epi"

"I am really excited that Sea fever dedicates some of its pages to So Fong as it is a really great boat and after 15 years of taking care of it as if it were my own, it feels part of my family. When my career as a professional yachtsman ended, thanks to Classic and Vintage regattas and, especially, to Bruno Entrecanales, I was able to continue doing what I like most: sailing, and doing so on a schooner with such a special past as the So Fong is an added bonus. This summer is going to be a very special one for me, since our sailing programme includes participating in the Semana Clásica de Puerto Sherry held in the Bay of Cadiz, where I'm from. In Cadiz, the Fundación Vela Clásica is doing a great job in favour of our maritime heritage, a great treasure that we must preserve."

Victor Unzueta "Epi"

to the Philippines from Hong Kong with boatowner Thompson Baker, his son and crew on board. They sailed for a while – landing in Manila, Sandakan, Manado, Bali, Singapore, Sri Lanka, Yemen, Sudan, Egypt, Crete, Algeria, and San José in the Caribbean – until June 13, 1938, when it made a spectacular and triumphant entry into New York. Then came troubled times. "So Fong" ended up in the hands of shipowner Henri Becton, a renowned sailor who, after the troubled years of the war, in which "So Fong" was employed as a coast-guard vessel at the service of the American navy, sailed the Pacific aboard this beautiful schooner, successfully participating in the most prestigious regattas of the East Coast of the United States. Later, So Fong returned to Asia, with Bill Mathers as captain. Devoted to providing rescue and diving services, in 1986, it was captured when sailing off the coast of Vietnam by the Vietnamese navy that, alerted by the presence on board of high-tech navigation instruments and large equipment intended for diving, suspected that it was a spy ship. For nine long months the ship was confiscated, and the crew underwent constant interrogations until, thanks to the intervention of the then Secretary of the United Nations, Javier Pérez de Cuéllar, Captain Mahers and his men were finally released. Unfortunately, "So Fong" remained in the hands of the Vietnamese as a trophy of war. Until 1990, when Irish sailor Robert Vershoyle, who was traveling in Vietnam looking for a suitable location to establish a shipyard, came across



"Lo que me sedujo de inmediato del So Fong fué su "alma" y, en este sentido, toda la tripulación lo tratamos más como a un ser que como a un mero objeto. También tiene "aroma", como el que hemos podido destilar a través de Viti Vinci y, por descontado, un "espíritu deportivo" que nos trasmite a todos los que estamos a bordo. Es, sin duda alguna, nuestra "niña bonita", tal como su propio nombre indica, ya que ésto es lo que significa So Fong en chino". *Montserrat Valle*

"What immediately seduced me about So Fong was its "soul" and, in fact, the whole crew treats it more as a living thing than as a mere object. It also has a special "aroma", like the one we have distilled with the help of Viti Vinci and, of course, a "sporting spirit" that it transmits to everyone on board. She is undoubtedly our "pretty girl", as her own name implies, as this is what “So Fong” means in Chinese." *Montserrat Valle*

Montserrat Valle, entusiasta armadora del So Fong | Montserrat Valle, enthusiastic owner of So Fong

Caribe hasta hacer, el 13 de junio de 1938, una espectacular y triunfante entrada en Nueva York.

Llegaron luego tiempos convulsos, que hicieron que el So Fong cambiara de manos, pasando a las del armador Henri Becton, reconocido navegante que, tras los convulsos años de la guerra en la que este barco operó como guardacostas al servicio de la armada americana, recorrió con él las aguas del Pacífico y participó con gran éxito en las más prestigiosas regatas de la costa Este de los EE.UU. Más tarde regresó a Asia, con Bill Mathers como capitán, dedicándose a labores de salvamento y de inmersión hasta que, en 1986, fue capturado, cuando navegaba frente a las costas de Viet-

it by chance. After long and arduous negotiations, he was able to acquire the boat and move it to Saigon, where the "So Fong" underwent a meticulous restoration process under the expert supervision of its new owner who, fed up with the Vietnamese bureaucracy and seeing that he would never obtain permission to leave territorial waters, decided, together with his wife, to escape. Sailing ever since, "So Fong" arrived in the Mediterranean in 2000. Its first base port was Saint Tropez, where its new owner alternated charter with private use and renamed it "Beautiful Girl". It soon became an icon in the area's classic boat races until, more recently and with the help of its current owner, Montserrat Valle, it reached the waters of Mallorca, where it made its official presentation at the 2021 Mare Nostrum Trophy, ranking second in the Gaff Rig Class, with Victor Unzueta as skipper.

Photos: Nico Martinez/ Victor Unzueta

man, por la armada de este país que, alertada por la presencia a bordo de instrumentos de navegación de alta tecnología y de un gran equipamiento destinado al buceo y la inmersión, sospechó que se trataba de un barco espía. Nueve largos meses estuvo el barco retenido y la tripulación sometida a constantes interrogatorios hasta que, gracias a la intervención del por entonces Secretario de las Naciones Unidas, Javier Pérez de Cuéllar, el capitán Mahers y sus hombres fueron finalmente liberados. Lamentablemente, el So Fong no corrió la misma suerte y permaneció en manos de los vietnamitas, como trofeo de guerra, hasta 1990, año en el que el azar quiso que un navegante irlandés, Robert Vershoyle, de viaje por Vietman en busca de una localización idónea para establecer un astillero, se cruzase casualmente con él. Tras largas y arduas negociaciones pudo adquirir el barco y trasladarlo a Saigón, donde el So Fong fue sometido a un meticuloso proceso de restauración, bajo la experta supervisión de su nuevo armador quién, harto de la burocracia vietnamita y viendo que nunca obtendría el permiso para abandonar las aguas territoriales, optó, junto a su esposa, por escapar del país navegando hasta llegar, en el año 2000, al Mediterráneo. Su primer puerto base fue Saint Tropez, donde su nuevo propietario alternó el charter con el uso privado, suyo y de su familia, que lo rebautizó con el cariñoso nombre de "Beatiful Girl". Pronto pasó a ser un icono de las regatas de barcos clásicos de la zona hasta que, más recientemente y de la mano de su actual armadora Montserrat Valle, llegó a aguas de Mallorca haciendo su presentación oficial en el Trofeo Mare Nostrum 2021, clasificándose en segunda posición en la clase Época Cangreja, con Victor Unzueta como patrón.

Fotos: Nico Martinez/ Victor Unzueta



EL AROMA DE TODOS LOS MARES

Tomando como base, entre otros, los aromas del ámbar gris del Caribe, de la madera Siam del Vietnam *Fokienia hodiginsii*, de la del ciprés *Cupressus sempervirens*, de la del romero *Rosmarinus officinalis*, de la del lentisco *Pistacia lentiscus*, de la del hinojo *Foeniculum vulgare*, de la del mirto *Myrtus communis*, de la del pino *Pinus halepensis* y de la de la zanahoria *Daucus carota*, la firma mallorquina Viti Vinci ha elaborado una fragancia que viene a evocar las fragancias de todos los mares navegados por el So Fong a lo largo de sus 86 años de existencia.
www.vitivinci.com

THE SCENT OF ALL SEAS

Based on, among others, the aromas of Caribbean grey amber, Vietnamese Siam *Fokienia hodiginsii* wood, *Cupressus sempervirens* cypress, *Rosmarinus officinalis* rosemary, *Pistacia lentiscus*, *Foeniculum vulgare* fennel, *Myrtus communis* myrtle, *Pinus halepensis* pine and *Daucus carrot*, the Mallorca firm Viti Vinci has developed a fragrance that evokes the fragrances of all the seas So Fong has sailed in the 86 years of its life.
www.vitivinci.com



SO FONG SE CLASIFICÓ EN SEGUNDA POSICIÓN EN LA CLASE ÉPOCA CANGREJA EN EL TROFEO MARE NOSTRUM 2021.

SO FONG RANKED SECOND IN THE GAFF RIG CLASS AT THE 2021 MARE NOSTRUM TROPHY.









Potencia en navegación e interiores cálidos y acogedores, equilibrio perfecto para combinar cruceros y regatas. | Excellent performance and warm, welcoming interiors, the perfect balance to combine charter and regatta.

EN 1986 ESTE BARCO FUE CAPTURADO POR LA ARMADA VIETNAMITA, ACUSANDO A SU TRIPULACIÓN DE LLEVAR A CABO LABORES DE ESPIONAJE.

IN 1986, SO FONG WAS CAPTURED BY THE VIETNAMESE ARMY AND THE YACHT'S CREW WAS ACCUSED OF ESPIONAGE.





CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS
TECHNICAL SPECIFICATIONS

Diseñador | Designer: Olin Stephens
Astillero | Builder: Hong Kong's Causeway Bay AH King Shipyard
Eslora | Length: 25m
Manga | Beam: 4,93m
Año construcción | Year of build: 1937
Refits:1992,1997,2001
Construcción | Construction: Teca | Teak.





1, 2 y 3 de julio

Ubicación: Port de Sitges, Aiguadolç, 08870 Sitges

Naturaleza del evento: Regata de Vela Clásica

Organización: Sitges Classic S.L., colaboración de "Club Náutico, Port de Sitges" y Puerto de Sitges Aiguadolç, Ajuntament de Sitges, CIM y RANC.

Ajuntament de Sitges

PORT DE SITGES - Aiguadolç -

RANC

VIVENDEX PEOPLE & PROPERTIES

BARCELONA BOAT BUILDERS

sailselect



BERGANTÍN CENTENARIO *SIRIUS*

Marco idóneo para eventos con encanto





El Sirius es un bergantín ya centenario, al haber sido construido en Holanda en el año 1918. Destacable por sus líneas clásicas y de gran belleza, a lo largo de su dilatada historia ha sido utilizado como buque de cabotaje, para la pesca profesional y, ya en plan recreativo, para el charter privado. Las reformas y transformaciones estructurales que se le han hecho, a lo largo de sus más de cien años de historia, lo convierten en lo que es hoy en día: un velero único que despierta admiración.
Gracias a las reformas practicadas en estos últimos años en el astillero Varador 2000*, el Sirius se ha revalorizado como patrimonio histórico y se ha convertido en el marco idóneo para celebrar en él cualquier clase de evento cultural y de cual-

CENTENERIAN BRIGANTINE SIRIUS: Ideal setting for charming events

"Sirius" is a hundred-year-old brigantine built in Holland in 1918. Remarkable for her classic lines and great beauty, throughout her long history she has been used as a coastal vessel, for professional fishing as well as for private charter. The structural renovations carried out over her more than one-hunder-year-long history have transfored her in what she is today: a unique sailboat that arouses great enhtusiasm wherever she goes.
Thanks to the refit recently carried out at Varador 2000, "Sirius" has now acquired historical value and, as she boasts spacious, fully-equipped indoor and outdoor areas, she has become the perfect venue for all types of private or corporate events. Among the numerous possibilities, "Sirius" is the ideal set to shoot movies, TV series, or commercials. An undoubtedly unique, original, and versatile platform, she will endow with a special charm any event.

quier otro tipo. Actualmente, el Sirius dispone de unos espacios interiores y exteriores diáfanos y perfectamente preparados y equipados para estas actividades, ya sean privadas o corporativas, así como para la realización de filmaciones cinematográficas, de series, publicitarias y demás constituyendo, sin lugar a dudas, una plataforma única, original y versátil, que proporciona un encanto especial a cualquier acto o evento que allí se celebre.

ESPACIOS INTERIORES Y EXTERIORES

Al disponer de amplios espacios interiores (dos salones) y exteriores (tres cubiertas), se pueden realizar, a bordo del Sirius, un sinfín de actividades públicas o corporativas, tales como exposiciones, conferencias, ruedas de prensa, presentaciones de producto, reuniones, seminarios, cursos, catas, desfiles de moda, eventos deportivos, cenas de empresa y un largo etcétera. El barco también está disponible para eventos privados, con la garantía de una total intimidad, seguridad y privacidad tipo bodas (con servicio de capitán), cumpleaños, bautizos, navegación a la puesta del sol o cualquier otra actividad que satisfaga las necesidades del posible cliente.

El Sirius tiene su base en Mataró Marina Barcelona, un lugar tranquilo y seguro del litoral norte de Barcelona, a pocos kilómetros de dicha ciudad. Esta base estable también posibilita utilizar los espacios terrestres colindantes al amarre de la embarcación para complementar las necesidades logísticas de algunos eventos, combinando así los espacios del velero bergantín con los propios de la marina.

Tras más de cien años de historia, el Sirius está preparado para afrontar los nuevos retos que le depara el siglo XXI, retos bien alejados de sus diversas funciones anteriores y de las largas travesías transoceánicas que constan en su amplio libro de bitácora, convertido ahora en un barco exclusivo, original y glamuroso, listo para acoger cualquier iniciativa, privada o corporativa, que vuelva a llenar sus cubiertas de luz y de vida.

Más información en www.siriuseventsbarcelona.es

INDOOR AND OUTDOOR SPACES

Featuring large indoor (two halls) and outdoor spaces (three decks), "Sirius" can host all sorts of public or corporate activities, including exhibitions, conferences, press conferences, product presentations, meetings, seminars, courses, tastings, fashion shows, sporting events, company dinners and much more. With total privacy and safety guaranteed, "Sirius" is also available for private events, like weddings (officiated by the captain), birthdays, christenings, sunset sailing tours, and any other activity to meet the wants and needs of the most demanding customers.

Mataró Marina Barcelona is the home port of this beautiful brigantine. A quiet and safe place, it is located just a few kilometers north of Barcelona. To complement the logistical needs of some events, customers can use the Brigantine sailboat as well as the marina's facilities adjacent to the yacht's mooring. After more than a hundred years of history, "Sirius" is ready to face the new challenges of the 21st century that have very little to do with the numerous voyages recorded in her extensive logbook. Now, she is an exclusive, unique, and glamorous sailship, ready to welcome any private or corporate initiative that will fill once again her decks with light and life.

More information at www.siriuseventsbarcelona.es





JOTUN

YACHTING®

performance *with* passion

Fiel a su herencia marina, Jotun ofrece revestimientos de alto rendimiento combinados con el mejor servicio al cliente en la náutica profesional actual.

Descubre jotun.com/yachting





SOLÉ DIESEL

Más de un siglo en constante evolución

Ciento diez años de historia, cuatro generaciones de una saga familiar al frente de la empresa y conceptos como profesionalidad, evolución y servicio personalizado como premisas principales, son las bases de la exitosa trayectoria de Solé Diesel, industria catalana con proyección internacional.

No siempre han sido sus icónicos motores azules, con su inconfundible logo que todos recordamos y reconocemos, los únicos productos que han salido de los talleres de la familia Solé en Martorell, Barcelona, a lo largo de su historia. Y es que en sus inicios, en el año 1912, lo que dicha familia construía y reparaba eran carruajes de diversos tipos, entrando en el mundo del motor unos años más tarde, en 1929, dedicándose por entonces a reparaciones y al suministro de combustible. Lamentablemente, durante la guerra en España falleció el fundador y cabeza de familia D. Enrique Solé Jorba decidiendo sus herederos, Enrique y Ramón Solé Salvat, potenciar su actividad creando, en 1940, la sociedad Vda. de Enrique Solé y optando por centrarse en el mundo del motor, aunque no fue

Over a century of constant evolution

One hundred and ten years of history, four generations at the head of the company, and concepts such as professionalism, evolution, and personalized service as guiding principles, set the basis for the success of Solé Diesel, a Catalan company with international projection.

The iconic blue motors, with their unmistakable logo that we all remember and recognize, are not the only products that have come out of the Solé family's workshops in Martorell, Barcelona, during the company's long history. In fact, at the beginning, in 1912, the family company specialized in building and repairing carriages of various types, entering the world of engines a few years later, in 1929, when it begun to devote itself to providing repair services and fuel. Unfortunately, the founder and head of the family, D. Enrique Solé Jorba, died during the Spanish Civil War. His heirs, Enrique and Ramón Solé Salvat, decided to boost the com-

hasta 1949 cuando comenzaron a fabricar motores marinos, actividad que, posteriormente, ampliaron a tractores (1960) y a lavavajillas industriales (1962). Y si bien en 1965 se produjo el traslado a unas nuevas instalaciones – que con posteriores ampliaciones siguen siendo las actuales - es el año 1970 el que marca un hito en la empresa, con el lanzamiento de la gama de motores marinos Solé Mini, que llegó a convertirse en la más difundida entre las flotas pesquera y de recreo y cuyo primer modelo fue un mono-cilíndrico de 5 hp. al que en 1988 vino a añadirse el icónico MINI 17.
Año tras año, y con la mirada siempre puesta en el futuro, D. Ramón Solé Salvat fue firmando acuerdos con im-

LA GAMA DE MOTORES MARINOS SOLÉ DIESEL HA SIDO LA MÁS DIFUNDIDA ENTRE LAS FLOTAS PESQUERAS Y DE RECREO, DESTACANDO EL ICÓNICO MINI 17.

THE RANGE OF SOLÉ DIESEL MARINE ENGINES HAS BEEN THE MOST WIDESPREAD ONBOARD FISHING AND RECREATION BOATS, INCLUDING THE ICONIC MINI 17.

pany's activity and, in 1940, established Vda. de Enrique Solé, a company focused on the engine market. However, it was not until 1949, that it began to manufacture marine engines, an activity that later expanded to include tractors (1960) and industrial dishwashers (1962). In 1965, it moved to new premises – the same in which, with subsequent expansions, it is based today - and in 1970 the company reached a milestone with the launch of the iconic Solé Mini marine engine range, which became the most widespread on board fishing and recreational boats. The first model was a 5 hp mono-cylinder, followed in 1988 by the iconic MINI 17. Year after year, and with an eye always to the future, Mr. Ramón Solé Salvat signed agreements with important motor companies, such as Mercedes Benz (1977), Mitsubishi (1978), Hino (1989) and Mazda (1990), to marinize their engines, expanding the company's market to more than 80 countries. In 1975, Enrique Solé Matas, the third generation of the Solé family, joined the management of the company. By 1995, the company had sold 10,000 Mitsubishi units, in 1996 it had signed new collaboration agreements with VM and New Holland, in 2003 with Nissan and in 2009 with Deutz. In 2011, the company started diversifying its activities by taking over the distribution of Hyudai SeasAll engines for Spain. Well into the 21st century, Solé Diesel has kept evolving. By 2009, it had sold 25,000 Mitsubishi units, figure that has now arouse to 40,000; in 2012, it celebrated its 100th birthday, launching a new range of generators with and without sound shield canopy; and, in 2014, fourth generation Marieli Solé Toledano joined the management. And it was Marieli, together with her father, who accompanied us on our visit to Solé Diesel facilities and, once we reviewed the company's more than a hundred years of history, updated us on the present of this firm and on its future projects.



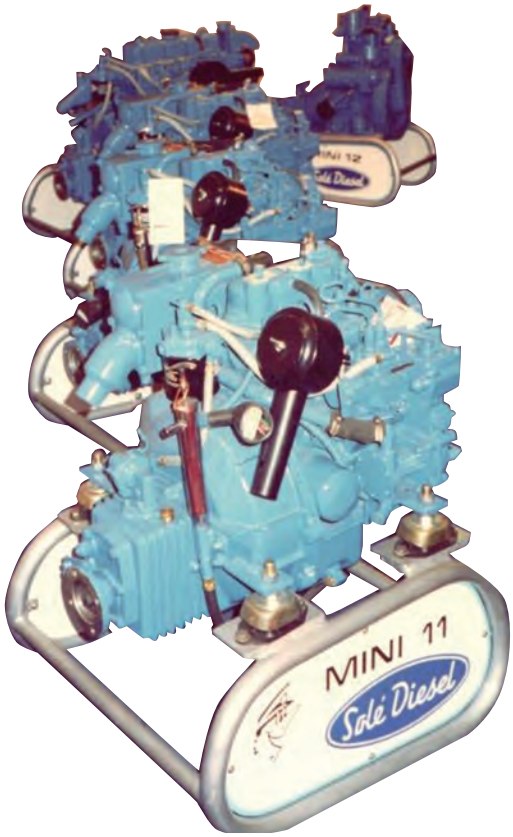




Islander, Nerissa, Varuna, Sabardissa, Ortac, Pandia, Silvio y Sea Fever son algunos de los veleros clásicos y de época, con base en nuestro país, propulsados por Solé Diesel, cuya fiabilidad y durabilidad hace que sea la marca más apreciada por los pescadores para equipar sus barcos, siendo prioritaria su presencia a bordo de los tradicionales llauts, aún tan presentes en el litoral mediterráneo y, muy especialmente, en el balear. Es, a su vez, el motor preferido por los armadores de cruceros a vela, tanto nacionales como extranjeros, sabedores de que Solé Diesel es sinónimo de calidad.

Islander, Nerissa, Varuna, Sabardissa, Ortac, Pandia, Silvio and Sea Fever are some of the classic and vintage sailboats, based in Spain, powered by Solé Diesel engines, whose reliability and durability make it the most appreciated brand by fishermen. These engines are also commonly found on board traditional “llauts”, still very much present in the Mediterranean, especially, in the Balearic Islands. In fact, it is the engine brand preferred by both Spanish and international sailing yacht owners, who acknowledge that Solé Diesel is synonymous with quality.

Sea Fever

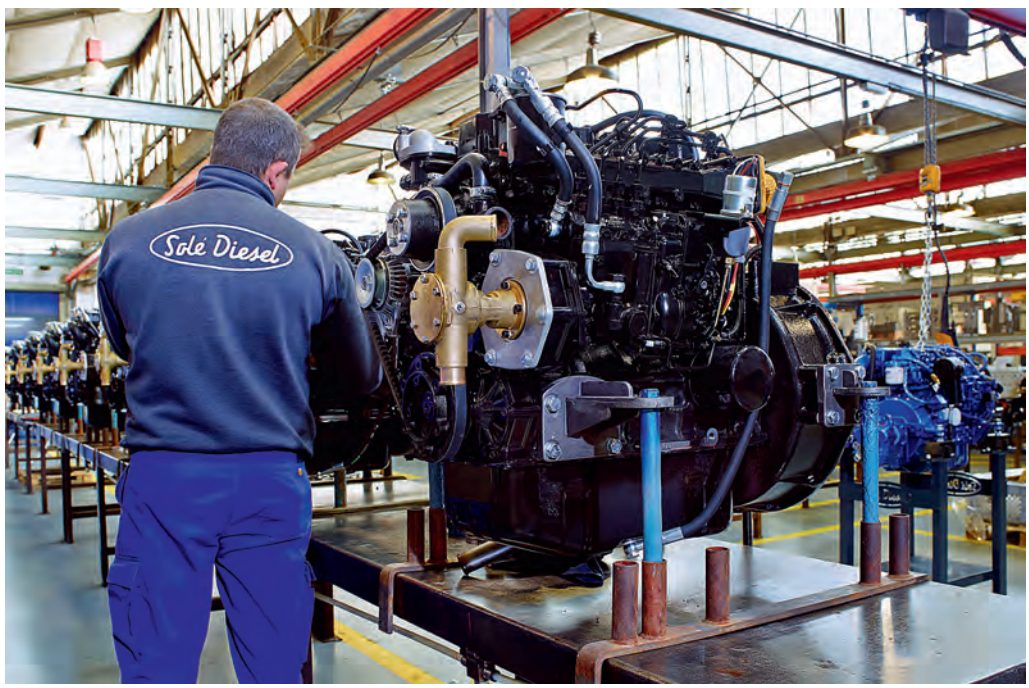


portantes fabricantes: Mercedes Benz (1977), Mitsubishi (1978), Hino (1989) y Mazda (1990), para la marinización de sus motores, expandiendo su mercado a más de 80 países. En 1975 entró en la dirección de la empresa la tercera generación de la familia Solé, en la persona de Enrique Solé Matas quién, además de alcanzar las 10.000 unidades vendidas de Mitsubishi (1995), no tardó en firmar nuevos acuerdos de colaboración con VM y New Holland (1996), Nissan (2003) y Deutz (2009), diversificando sus actividades al hacerse cargo de la distribución para España de los motores Hyudai SeasAll (2011).
Y ya bien entrados en el siglo XXI, la trayectoria y evolución de Solé Diesel ha seguido siendo incesante, registrando las 25.000 unidades vendidas de Mitsubishi en 2009, hito que en la actualidad ha alcanzado la notable cifra de 40.000; celebrando su centenario en el 2012, lanzando una nueva gama de grupos electrógenos cabinados y sin cabinar ese mismo año,

DIVERSIFICATION, SPECIALIZATION, AND EXPANSION

Despite being a company deeply rooted in tradition, Solé Diesel does not cease to invest in new technologies, such as the new 3D printer that allows to manufacture a perfect propeller in record time. Thanks to this machine, it is now easier for Solé Diesel to uphold one of its main objectives: offering customers the highest level of customization and being able to practically solve any problem that a customer might have. For example, it is now possible, by scanning a damaged propeller, or any other part, to reproduce a completely new one, exactly the same, in a short period of time. Additionally, this machine allows to adapt an engine or generator to the specific regulation requirements of each country or of an accreditation agency, or even to the peculiarities of each installation. In addition to its complete offer of marine diesel engines, which includes 10 models of the MINI and SM series with Mitsubishi base engines, ranging from 16 hp to 103 hp, Solè Diesel also offers a 59.8 hp with Kubota base engines, and three with Deutz base engines (106hp, 195.5hp and 271.7hp), to which we must add a versatile range of hybrid engines and a wide and very select offering of generators, with or without sound shield canopy, with options for all types of boats and needs. Propellers, motor shafts, foghorns, and all kind of additional marine accessories complete the current catalogue at Solé Diesel. The company, true to its history and principles, remains loyal to its commitment to provide top-quality customer service, which is highly appreciated by distributors, mechanics and, above all, users. This philosophy, together with the company's constant investments in technological advances for its production processes and, above all, its exhaustive quality standard controls, have allowed Solé Diesel to consolidate its presence in the Spanish market and to expand its distribution network across the world, proud to say that exports currently account for 63% of its turnover.

www.solediesel.com



e incorporando a la dirección, en el 2014, a una representante de la cuarta generación, Marieli Solé Toledano. Y es precisamente ella quién, junto a su padre, nos atiende en nuestra visita a Solé Diesel para, una vez repasados sus más de cien años de historia, hacernos partícipes del presente de esta firma y de sus proyectos de futuro.

DIVERSIFICACIÓN, ESPECIALIZACIÓN Y EXPANSIÓN

Y según nos relatan entre ambos, entendemos que, a pesar de que uno de los lemas de Solé Diesel es el de ser una empresa tradicional, lo cierto es que no cesan en invertir en nuevas tecnologías, como la de una nueva impresora 3D que les permite fabricar una hélice perfecta en un tiempo record. Esto les facilita poder cumplir con otra de sus premisas, la de ofrecer al cliente el más alto nivel de personalización y la de ser capaces de resolver, prácticamente, cualquier problema que un cliente les plantee. Pueden, por ejemplo, escanear y reproducir una hélice dañada, o cualquier otra pieza, para obtener otra nueva, exactamente igual, en un breve periodo de tiempo, así como adaptar un motor o generador a los requisitos específicos de las normativas de cada país o de cada agencia de acreditación, o incluso a las peculiaridades de cada instalación. A su más que completa oferta en motores marinos diesel –que comprende 10 modelos de la serie MINI y SM con base Mitsubishi, que abarcan de los 16 hp a los 103hp de potencia; un Kubota, de 59,8hp y tres modelos en base Deutz (106hp, 195,5hp y 271,7hp)– hay que añadir una versátil gama de motores híbridos y una amplia y muy selecta propuesta de grupos electrógenos, con o sin cabina, con opciones para todo tipo de barco y de función. Hélices, ejes, bocinas y toda clase de equipamiento adicional, completan el actual catálogo de Solé Diesel que, fiel a su historia y a sus premisas, mantiene su compromiso de cercanía y de servicio con todos sus clientes. Y esto es algo que tanto el distribuidor como el mecánico y sobre todo el usuario agradecen enormemente, siendo esta filosofía de empresa, junto a los constantes avances tecnológicos, que no han cesado de ir incorporando a su producción a lo largo de su historia y, muy especialmente, a su exhaustivo control de calidad, lo que ha llevado a Solé Diesel a consolidar su presencia en el mercado español y a extender sus redes de distribución por todo el mundo, pudiendo decir que la exportación supone actualmente el 63% de su facturación.

www.solediesel.com





Dentro de su política de diversificación, la actual dirección de la empresa, encabezada por Enrique Solé y su hija Marieli Solé, ha decidido crear una filial comercial, de nombre Solé Iberia, que es la responsable de comercializar en España los productos que Solé Diesel fabrica, así como otros ajenos tales como: Mitsubishi Marine (motores marinos intraborda), Dong-I (inversores marinos), Technodrive (inversores marinos), Hyundai SeasAll (motores marinos intraborda), Cox (motores diesel fueraborda) y ePropulsion (motores eléctricos fueraborda).

Within its diversification policy, the current management of the company, headed by Enrique Solé and his daughter Marieli Solé, has decided to create a commercial subsidiary, named Solé Iberia, which is responsible for marketing in Spain the products manufactured by Solé Diesel as well as by other companies, including Mitsubishi Marine (inboard marine engines), Dong-I (marine inverters), Technodrive (marine inverters), Hyundai SeasAll (inboard marine engines), Cox (outboard diesel engines) and ePropulsion (outboard electric engines).

SALOU TARRAGONA CALVIÀ MALLORCA

XXXVI REGATA REI EN JAUME

circuito regatas de altura

CRUCEROS ORC
BARCOS CLASICOS
SOLITARIOS Y A2



8 -10 Sept 2022

Ajuntament de Salou

Club Nautico Santa Ponça Mallorca

Ajuntament de Calvià

PORT ADRIANO

Club Nautic Salou

PORT TARRACO

Noticias de la AEBEC

La gran noticia del momento es que el que fuera hasta hace poco nuestro secretario de junta, Andrés de León, co-armador del Yanira, ha sido nombrado vicepresidente del CIM. La noticia es igualmente muy positiva y muy importante en combinación con la definitiva aceptación de nuestra Asociación como miembro del CIM en sus nuevos Estatutos, aunque de momento todavía sin voto. Seguiremos representando la voz de los armadores españoles.
Este número de Sea Fever da el pistoletazo de salida de la segunda edición de la Copa de España de Veleros Clásicos, de la que la AEBEC, además de promotora ante la Federación, es patrocinadora económica. Las cinco regatas que componen la manifestación son las del C.N. del Estartit (Vela Clásica Costa Brava), del R.C.N. de Barcelona (Puig Vela Clàssica), del C.N. Pto. Sherry (Semana Clásica), del Club de Mar de Palma (Illes Balears Classic) y del C. Marítimo de Mahón (Copa del Rey). El calendario completo en nuestra web: **www.aebec.org**

La Copa del América vuelve a disputarse en España, en Barcelona. Es una gran noticia. Pensamos que es una oportunidad para reavivar el gusto por la tradición y la historia de la náutica y organizaremos iniciativas para recuperar la historia del mayor evento náutico a nivel mundial.
¿No sería estupendo reunir en el puerto de la Ciudad Condal a las tres flotas de barcos históricos que han participado en la Copa del América: los Clase J, los Doce Metros FI y los Clase Copa América?
¡Feliz verano a toda la flota de clásicos española!

Yanira en la Scaw Race en 1954 | at the 1954 Scaw Race



AEBEC NEWS

The latest news is that Andrés de León, until recently our board's secretary and co-owner of "Yanira", has been appointed vice president of the CIM. In addition to this important and positive news, our association has been accepted as member of the CIM in its new Statute, although for the time being as an observer. We will keep on representing Spanish shipowners.
This issue of Sea fever marks the start of the second edition of the Copa de España de Veleros Clásicos. In addition to being the promoter within the Federation, AEBEC also sponsors the event. The five regattas that make up the Copa de España are hosted by the following yacht clubs: C.N. del Estartit (Vela Clásica Costa Brava), R.C.N. de Barcelona (Puig Vela Clàssica), C.N. Pto. Sherry (Semana Clásica), Club de Mar de Palma (Illes Balears Classic) and C. Marítimo de Mahón (Copa del Rey). The full calendar is available on our website: **www.aebec.org**

Once again, Spain, Barcelona to be precise, will be the venue of the America's Cup. This is great news. We believe it is the perfect occasion to attract public interest to the world of traditional and classic yachting. To this end, we wish to carry out initiatives to recover the history of the most important sailing event in the world. Wouldn't it be great to gather, in the port of Barcelona, the three classes of historic yachts that have participated in the America's Cup: J Class, Twelve Meters FI and Copa America Class?
We wish a happy summer to the entire Spanish classic yacht fleet!



Foto © Silke Lipsmeier

MOLLY Q

CUTER CANGREJA

Molly Q

GAFF CUTTER

Diseño | Design: William Crossfield · Astillero | Shipyard: William Crossfield & Sons (Arnside) · Año | Year: 1914 · Aparejo | Rig: Cúter cangreja | Gaff cutter · Eslora | LOA: 9,75 m · Eslora en flotación | LWL: 7,92 m · Manga | Beam: 2,83 m · Calado | Draft: 1,52 m · Desplazamiento | Displacement: 8 t.

La pesca de camarones de la Bahía de Morecambe, costa occidental inglesa en el Mar de Irlanda, ha sido una de las más tradicionales y para ello se desarrolló, a primeros del siglo XIX, un modelo de barco muy adecuado, el nobbie: rápido, seguro y de calado contenido. Este modelo evolucionó con los años hacia un barco con aparejo de cúter, proa redondeada y airosa, lineas esbeltas y una popa de coronamiento redondeado muy característico. Sus excelentes prestaciones despertaron el interés de los yachtsmen de la época y pronto se empezaron a construir barcos de crucero y regata con las líneas de los nobbies. Sus puertos base más famosos eran Fleetwood, Morecambe, Conway y Arnside y casi todos ellos tenían importantes astilleros que construían estos barcos. En Arnside, el puerto más al fondo de la bahía, tenía su sede el mejor y más famoso de los astilleros, el de William Crossfield & Sons. Crossfield fue el que fijó las dimensiones y las líneas características del Morecambe Bay nobbie, sea de pesca como de recreo, y construyó su primer yate en 1888. Hoy no quedan muchos nobbies de recreo originales, la mayoría son pesqueros reconvertidos, pero el "Molly Q" es una rara excepción y se construyó como yate en 1914, en la cima de la evolución del tipo. Ese, como sabemos, fue un año desafortunado, aunque el "Molly Q" tuvo tiempo para ganar la Midnight Race, una de las regatas más duras del Mar de Irlanda en la que los participantes iban desde Liverpool hasta Douglas, en la Isla de Man, frente a Morecambe. Al acabar la Primera Guerra Mundial, las regatas volvieron al Mar de Irlanda. El gran protagonista entreguerras e incluso en los años cincuenta fue el "Zulu", un gran nobbie de 42 pies, diseñado por William Stoba, el mayor rival de Crossfield, que ganaba regatas con mucha regularidad. Sin embargo, en todos los puertos de la bahía aún se sigue recordando la regata de Pascua de 1952, desde Fleetwood a la Isla de Man, cuando por un terrible temporal todos los barcos tuvieron que retirarse al puerto de salida, incluido el "Zulu"... pero el "Molly Q", que entonces se llamaba Nahula, siguió su rumbo y, con la tripulación bien mareada, acabó la regata en solitario. Hoy el barco ha recuperado su nombre, con una Q añadida por problemas de repeticiones en el registro y está totalmente restaurado con su aparejo original. En el interior, el ambiente es igual de auténtico, aunque pequeños detalles modernos amenizan la estancia a bordo. Navega por las aguas de Barcelona.

Texto: Leonardo García de Vincentiis

At the beginning of the ninetieth century a very fast, safe, and light boat was built to fish shrimps in the Bay of Morecambe, located on England's western coast in the Irish Sea. Over the years, the design of this model evolved and started to feature a rounded and airy bow, slender lines, and a very characteristic rounded crown stern, and was fitted with a cutter rig. At the time, the excellent performance of this design aroused yachtsmen's interest, in fact cruise and regatta boats started to feature the lines of this type of boat, called nobby. Numerous important shipyards begun to build this model in Fleetwood, Morecambe, Conway, and Arnside, where they were especially popular. Arnside, the port located at the far end of the Bay of Morecambe, was home to the best and most famous of these shipyards: William Crossfield & Sons. Crossfield was the one who set the dimensions and lines of the Morecambe Bay nobby, both fishing and recreational model, and built his first yacht in 1888. Today, there are not many original recreational nobbies left, most are converted fishing boats, but "Molly Q" is a rare exception. It was built as a recreational yacht in 1914, when the nobbies' design was at the top of its evolution. As we all know, it was an unfortunate year, however "Molly Q" had time to win the Midnight Race, one of the toughest regattas in the Irish Sea, where participants went from Liverpool to Douglas, on the Isle of Man, off Morecambe. At the end of World War I, boats started to race again in the Irish Sea. In between wars and even in the 1950s, a 42-foot nobby, "Zulu", took centre stage. Designed by William Stoba, Crossfield's greatest rival, "Zulu" won regattas regularly. However, the 1952 Easter regatta is still remembered in the ports of the Bay of Morecambe. The fleet had crossed the start line in Fleetwood and was sailing to the Isle of Man when, due to a terrible storm, all the boats sailed back to the port of departure, including "Zulu"... but "Molly", which was called "Nahula" at the time, continued its course and, with its seasick crew, finished the race alone. Today this marvellous nobby has recovered its name, with an added Q to avoid duplicates in the registry, and has been fully restored featuring its original rig. Inside, the atmosphere is just as authentic, although small modern details make the stay on board more enjoyable. It is based in Barcelona.

Text: Leonardo García de Vincentiis

VBOATS

Trabajamos la Madera con Arte, le damos Vida

Así Nace un Barco Clásico o de Época









☎677 323 647 | ✉vboatservice@gmail.com | Vboats_teakdecking

Fundación Vela Clásica de España

NAVEGA CON NOSOTROS

Extenso y variado programa 2022

Desde la Fundación hemos confeccionado un amplio programa de actividades para el año 2022, comenzando por una serie de entrevistas a personalidades reconocidas del mundo de la náutica que, bajo el lema de "Navega con nosotros", se realizan cara al público, en las instalaciones de Puerto Sherry. En la primera de ellas el entrevistado fue Joan Vila, gran navegante con un amplio historial en su haber a bordo de los barcos más punteros de estos últimos tiempos y en la segunda el Dr. Hernán Silvan trató de temas de gran interés relacionados con la medicina deportiva. Los próximos encuentros serán con otro gran navegante en el mes de julio: Alex Pella, partícipe del récord de velocidad de la vuelta al mundo sin escalas Jules Vernes, y en septiembre con Diego Botín, líder del equipo español del Sail GP.

A su vez está ya decidido el calendario de participación de los barcos de la Fundación: Gipsy 1927, Livia y Folía, en las regatas de Clásicos de esta temporada. Como preámbulo al mismo, el Gipsy ha remontado el Guadalquivir, desde San Lucar de Barrameda hasta Sevilla dónde, desde su Club Náutico, ha brindado la posibilidad de navegar en él durante la celebración de la tradicional Feria de Abril.

www.fundacionvelaclasicadeespana.es



SAIL WITH US

Extensive and varied 2022 programme

Within the Foundation, we have prepared a wide range of activities for 2022, starting with a series of interviews with renowned personalities from the yachting world. Under the motto "Sail with us", they will be hosted at Puerto Sherry's premises and will be open to the public. The first interview was with Joan Vila, a great yachtsman with an extensive experience on board modern cutting-edge boats. The second was with Doctor Hernán Silvan, who dealt with highly interesting topics related to sports medicine. The next interviews will be with other great sailors, in July with Alex Pella, who was on board the yacht that set the round the world non-stop Jules Vernes record, and in September with Diego Botín, head of the Sail GP Spanish team.

Furthermore, the Foundation has already established the participation in the season's Classic yacht regattas of its fleet: "Gipsy 1927", "Livia" and "Folia". As a warmup, "Gipsy" sailed up the Guadalquivir river, from San Lucar de Barrameda to Seville. Based in the Yacht Club of Seville, visitors of the traditional Feria de Abril were able to sail this sea jewel.

www.fundacionvelaclasicadeespana.es

GIPSY - LIVIA - FOLÍA
PROGRAMA DE NAVEGACIÓN | RACING PROGRAMME

Desafío Dos Palos (Puerto Sherry-Punta Umbría): 16-19/06
Semana Clásica Puerto Sherry: 20-24/06
Regata Illes Balears (Club de Mar-Mallorca): 11-14/08
Copa del Rey/Vela Clásica Menorca (C.M. Mahón): 24-28/08

PORT ADRIANO

Calendario de eventos 22

2022 Events Calendar

www.portadriano.com



Kundalini yoga con Maya Fiennes
15 JUN



After Sun Festival
JUN



Nile Rodgers & Chic
20 JUL



The Dire Straits Experience
06 AGO



Texas
12 AGO



Multihull Cup Regata
26-28 AGO



Golden Global Race Venturi
SEP - ENE



American Car show
SEP



550 Challenge Mallorca
6-8 OCT



Cine con coche
OCT



Food Passion
NOV



Concurso de fotografía
NOV - DIC



II Regata Optimist ADVENT
DIC



Parque de Navidad
DIC





Niña Luisita
Restauración integral

La goleta Niña Luisita que, bajo el nombre de Pofi, fue contruida por Baglietto (Italia) en 1932 y botada ese mismo año en Varazze, cerca de Génova, ha sido ahora objeto de un profundo trabajo de restauración, realizado en los Astilleros de Cataluña (Badalona) perteneciente a la familia Morales, carpinteros de ribera a lo largo de cuatro generaciones. Ellos han sido los encargados de la sustitución del 30% de la tablazón del casco, la roda y partes de la quilla y de la restauración del codaste de esta veterana embarcación, llevando a cabo una delicada intervención en la que se ha conseguido mantener buena parte de la madera original. Algunas cuadernas requirieron especial atención, para restablecer la integridad del casco, mientras que una cuidada pintura de la totalidad del casco ha sido el remate de la operación de renovación, que también ha incluido un nuevo palo de trinquete y varias capas nuevas de barniz para el mayor. La armadora del barco, perteneciente a la segunda generación de la familia propietaria del Niña Luisita desde los años setenta, se declara entusiasmada por el resultado y por la relación coste/calidad, comparada con los astilleros italianos a los que estaba acostumbrada a acudir para este tipo de trabajos.

El Niña Luisita, que desde hace algunos años tiene su base en el Real Club Náutico de Barcelona, fué objeto de una presentación completa en el número uno de nuestra revista.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS | TECHNICAL CHARACTERISTICS
Astillero y diseño | Shipyard and Design: Vittorio Vincenzo Baglietto · **Aparejo | Rigging:** Goleta de estay · **Eslora máx | Maximum Beam:** 20,85m · **Eslora flotación | Water Lenght:** Line 14,46m · **Manga | Beam:** 4,32m · **Calado | Draft:** 2,43m · **Desplazamiento | Displacement:** 55t · **Restauración | Refit:** Astilleros de Cataluña en Badalona



Thorough refit

The schooner "Niña Luisita" - built by Baglietto (Italy) in 1932 and launched, with the name of "Pofi", that same year in Varazze, near Genoa - has undergone a thorough refit at Astilleros de Cataluña (Badalona), a shipyard that belongs to the Morales family, marine carpenters for over four generations. They replaced 30% of the hull's planks, the bow and parts of the keel and restored the stem of this veteran vessel. Thanks to a delicate intervention, most of the original wood has been preserved. To restore the integrity of the hull, some frames also required special attention. The careful painting of the entire hull has been the finishing touch of the refit, which also included a new foremast and several new layers of varnish to the main mast. The owner of the boat, who belongs to the second generation of the family that owns "Niña Luisita" since the 1970s, is enthusiastic about the result and about the cost/quality ratio compared to that of the Italian shipyards she has relied on to the carry out similar work in the past. The first issue of the Sea fever magazine featured a full article on the "Niña Luisita", which is currently based in the Real Club Náutico de Barcelona.

ASTILLEROS DE CATALUNYA

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE TODO TIPO DE EMBARCACIONES DE MADERA

Cuarta generación de la Familia Morales, expertos maestros de ribera "Mestres d'Aixa" que combinan tradición con profesionalidad en la construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones de madera.



Puerto Deportivo y Pesquero de Badalona |Varadero local 3 | 08912 Badalona (Barcelona) | Tel. +34 93 320 75 78

Orion Iru
Una leyenda del mar



"Orion Iru" es el mítico barco del también mítico navegante español José Luis Ugarte. Diseñado para él por Olin Stephens - marcado como diseño 2429 Ocean Racer Sloop – incluía ciertos requisitos exigidos por José Luis en base a su experiencia como navegante solitario transoceáncio. Uno de ellos, el de disponer de una bañera alta, central y bien protegida, producto de su experiencia al participar con su Northwind en la Ostar de 1980. Según contaba, aquel barco clavaba tanto la proa que el mar barría la cubierta constantemente, por lo que ir a cambiar de vela era garantía de acabar totalmente empapado, lo que le llevó a decidir despojarse de toda la ropa antes de aventurarse por cubierta. Otro punto básico para él era lograr el equilibrio justo entre robustez y ligereza, algo que el "Orion Iru" cumple plenamente ya que su constructor, el inolvidable Nick Kanyeres de Astilleros Carabela, aplicó en él toda la ciencia y experiencia acumulada a lo largo de sus muchos años dedicados a la construcción de barcos en madera moldeada en frío. O sea que el "Orion Iru" es un barco sumamente sólido, dotado de cuatro forros de caoba africana cosidos a una estructura laminada, tanto de varengas y cuadernas como de baos. Todo el barco fue construido siguiendo fielmente los estándares de calidad marcados por el propio Olin Stephens.

A legend of the sea

"Orion Iru" is the legendary boat of the also legendary Spanish sailor José Luis Ugarte. Designed for him by Olin Stephens - marked as 2429 Ocean Racer Sloop design – it features certain characteristics that José Luis requested himself on the basis of his experience as a transoceanic solo sailor. One of his requests was to have a high, central, well-



Maqueta del "Orion Iru" diseño de Olin Stephens. | Mock-up of "Orion Iru" designed by Olin Stephens



El interior del "Orion Iru" es amplio y luminoso, ofreciendo dos camarotes dobles, con el del armador a popa, y dos baños completos, equipando el centro con cuarto literas. El barco cuenta con una cocina de dimensiones generosas así como con mesa de cartas y taller. El "Orion Iru" está ahora a la espera de un nuevo armador que sepa ver todo su potencial y afrontar el proceso de restauración que, en sí, no se presenta excesivamente laborioso. A pesar de disponer ahora de un palo con tres crucetas y de jarcia de varilla, conserva aún todos los cadenotes para poder volver al aparejo original, con palo de dos pisos de crucetas, más acorde con un programa habitual de crucero.
El "Orión Iru" es toda una leyenda, un auténtico "espíritu de tradición" que esperamos y confiamos que encuentre pronto a ese armador dispuesto a mantenerlo vivo y activo, para que pueda seguir haciendo historia.
www.infosernautic.com



José Luis Ugarte (1928-2008) navegante solitario transoceáncio | ocean solo sailor

protected cockpit, as a result of his sailing experience aboard his Northwind in the 1980 Ostar. He used to say that the boat pitched so much that the deck was constantly swept by tons of water and heading forward to make a sail change was a guarantee of ending up completely soaked, which led him to take off all his clothes every time he ventured on deck. Another important point for him was to achieve the perfect balance between strength and lightness, something that the "Orion Iru" fully complies with as the builder, the unforgettable Nick Kanyeres of Carabela Shipyards, applied all the knowledge and experience accumulated throughout the many years he devoted to the construction of boats in cold moulded wood. In other words, the "Orion Iru" is a very solid ship, equipped with four layers of African mahogany sewn to a laminated structure, made of frames and planks as well as beams. The entire ship was built following the quality standards set by Olin Stephens himself.

The interior of the "Orion Iru" is spacious and bright, boasting two double cabins, with the main one aft, two fully equipped bathrooms, and four bunk beds amidships. The ship also features a spacious galley as well as a chart table and workshop. The "Orion Iru" is now waiting for a new boatowner who can appreciate its potential and face the restoration process that should not be excessively painstaking. Despite now having a mast with three spreaders and rod rig, it still has all the chain plates to set up its original rig, that is a mast with two pairs of spreaders, more in line with a regular cruising program.
The "Orion Iru" is a legend, a true "spirit of tradition", which we hope will soon find a boatowner willing to keep it sailing, so that it can continue making history.
www.infosernautic.com

JUNIO | JUNE

10-12	Vela Clásica Costa Brava	Club Náutico Estartit	cnestarti.com trofeomarenostru.com
10-19	Xacobeo 6mR World Championship	Real Club Náutico de Sanxenxo	rcnsanxenxo.com

JULIO | JULY

1-3	Regata Sitges Classic	Port d'Aiguadolç	sitgesclassic.com
2-6	Les Regates d'Hippocrate	Ajaccio - Corse	corsica-classic.com
13-16	Puig Vela Clásica	Real Club Náutico de Barcelona	puigvelaclassica.com rcnb.com trofeomarenostrum.com
20-24	Semana Clásica de Puerto Sherry	Club Náutico Puerto Sherry	clubnauticopuertosherry.com trofeomarenostrum.com

AGOSTO | AUGUST

11-14	Illes Balears Clàssics/Vela Clásica Mallorca	Club de Mar-Mallorca	clubdemar-mallorca.com trofeomarenostrum.com
19-20	Regata Cormorán	Reial Club Nàutic Port de Pollença	rcnpp.club
24-28	Copa del Rey / Vela Clásica Menorca	Club Marítimo Mahón	clubmaritimomahon.com
23-31	Bonifacio-Corsica Classic	Bonifacio-Saint. Florent - Corse	corsica-classic.com

SEPTIEMBRE | SEPTEMBER

3-5	Settimana Int della Vela-Clase Dragon	Imperia - Italia	veledepoca.com
6-11	Yachting Festival	Cannes - France	cannesyachtingfestival.com
8-11	Settimana Int della Vela-Vele d'Epoca	Imperia - Italia	veledepoca.com
8-10	XXXV Regata Rei en Jaume	C.N. Salou/C.N. Santa Ponça	clubnauticsalou.com difusionnautica.com
18-24	Regates Royales	Yacht Club de Cannes	regatesroyales.com
22-27	Salone Nautico Internazionale	Genova - Italia	salonenautico.com
27-2/10	Grand Pavois de la Rochelle	La Rochelle - France	grand-pavois.com
28-1/10	Monaco Boat Show	Montecarlo	monacoyachtshow.com

OCTUBRE | OCTOBER

12-16	Salón Náutico Internacional de Barcelona	Port Vell - Barcelona	salonnautico.com

NOVIEMBRE | NOVEMBER

15-17	Mets Trade	Amsterdam	metstrade.com

DICIEMBRE | DECEMBER

3-11	Paris Show Nautic	Paris - France	salonnautiqueparis.com

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

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 m² | 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 80.000 €



REGALADE

Shpountz 38/40. Interesante goleta cangreja oceánica, año 1999, diseño de Daniel Bombigher, construcción de madera moldeada. Fácil de maniobrar y centro de la atención en cualquier fondeo. Espíritu de Tradición. Interior amplio de espacio abierto. Ideal para trotamundos, en excelentes condiciones. Bandera francesa.

Eslora: 12,62 m | Manga: 4,08 m | Calado: 1,50/2,50 m | Desplazamiento: 12 t | Precio: 140.000 €



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: 70.000 €



SA BARDISSA II

S&S34, Carabela 1973, madera moldeada. Es el antiguo Cariño de Jacinto y Nena Viladomíu. Barco rápido, ceñidor y muy bueno en tiempos duros: Campeón catalán de clásicos en 2018. Un gemelo ganó la Sidney-Hobart en 1970 y otro llegó segundo en 2015. Gran habitabilidad en sus reducidas dimensiones. Excelentes condiciones.

Eslora 10,34 m | Manga 2,90 m | Calado: 1,98 m | Desplazamiento 6,5 t Precio: 40.000 €

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.*

Barco excepcional busca Armador:Sparkman & Stephens nº2429-7 IOR.
Exceptional boat seeks owner: Sparkman & Stephens nº 2429-7 IOR





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.



Orion Iru, el barco que **Jose Luis Ugarte** encargó diseñar a **Olin Stephens** a partir de su experiencia como navegante.
***Orion Iru**, the boat that **Jose Luis Ugarte,** asked **Olin Stephens** using his sailing experience.*
Construido en madera moldeada 4 forros.
Cold molded wood African Mahogany 4 wooden.
PROYECTO DE RESTAURACION: solicite el Informe Técnico para más detalles
REFIT PROJECT: ask for the survey done, for more details







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

Lion Class, año 1953, Arthur Robb .



A restaurar interiores y casco, cubierta hecha.
Refit inside and hull, deck is done.

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

Líderes de la prensa náutica en España

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









Leaders
of the nautical
press
in Spain



Descárgatelas gratuitamente
Download free

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

CURT EDICIONES · DIFUSIÓN NAUTICA



ASTILLEROS DE
MALLORCA

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