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

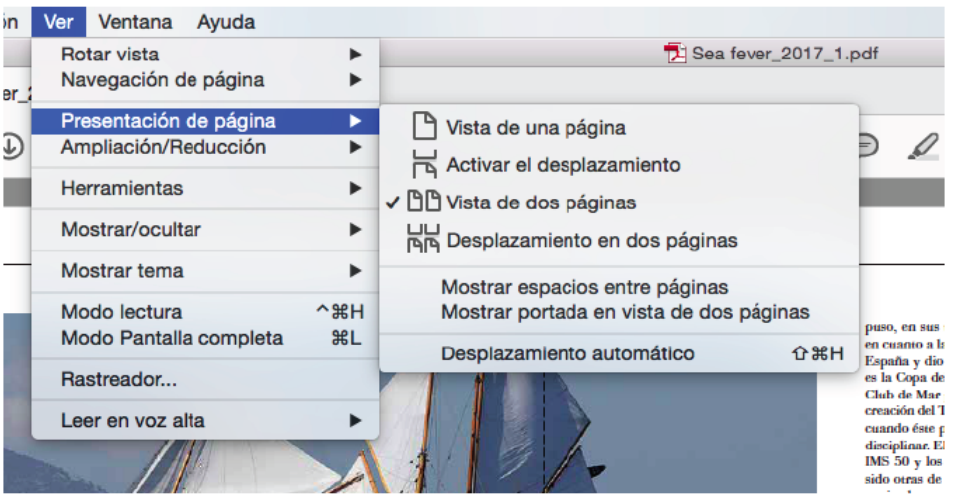
Una vez visualizada su revista en el Adobe Acrobat Reader

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 9 | 2021/1 | PVP 8€
Canarias y aeropuertos 8,20€

Sea fever

BARCOS CLÁSICOS

Revista Oficial del Circuito Mare Nostrum de Barcos Clásicos del Mediterráneo



AMERICA'S CUP
Era dorada de los 12m

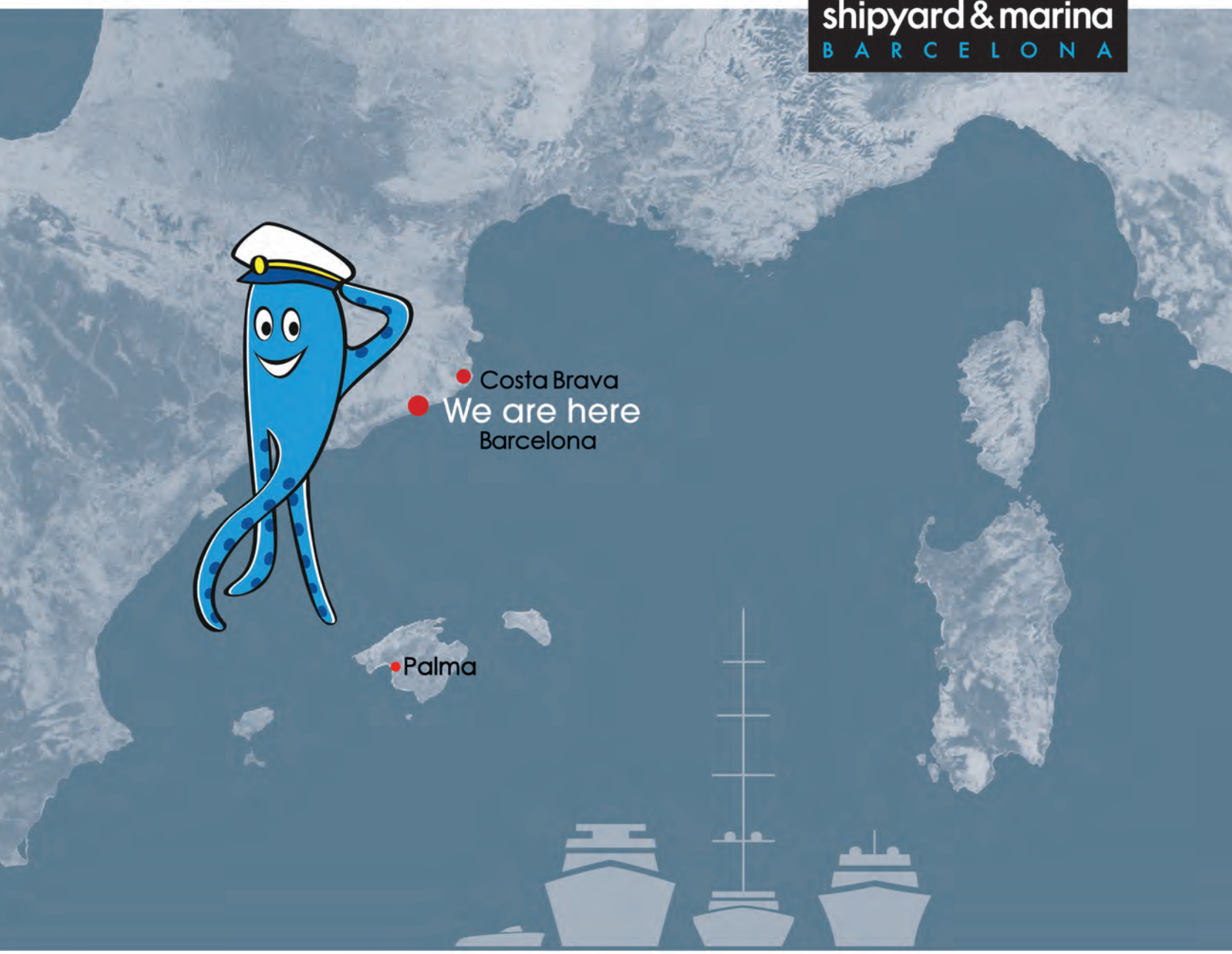
ESCHER
CREADOR DE LO IMPOSIBLE

ROSSINA DI MARE
MOTORSAILER CON PEDIGRÍ

REGRESA EL TROFEO MARE NOSTRUM
BARCELONA/PUERTO SHERRY/PALMA/MAHÓN

the perfect location

varador
shipyard & marina
BARCELONA



SINCE 1984

varador
shipyard & marina
BARCELONA

TENDERCLINIC+

Dic de Llevant s/n (Port) 08350 Arenys de Mar (Barcelona)
info@varador2ooo.com - www.varador2ooo.com
T + 34937957090 M +34674222413 M +34669682337

© NICO MARTÍNEZ



VIII Trofeo Clásicos Mare Nostrum

CON FUERZAS RENOVADAS

Se respira ilusión, deseo de reencuentro, ansias por hacerse a la mar. Tan solo aparecer el buen tiempo, puertos y calas se ven repletos de barcos amarrados o fondeados, de navegantes que, tras haber tenido que reprimir por un tiempo sus deseos de zarpar, lo hacen ahora en busca de esa paz y disfrute que tan solo les proporciona estar a bordo y navegar. Y también se retoman con muchas ganas y renovado ímpetu las actividades deportivas y sociales, comenzando por el tan añorado Trofeo Mare Nostrum cuyo circuito nos lleva este año de Barcelona a Puerto Sherry y de ahí a Palma, para poner punto final en Mahón. Las flotas de Clásicos, de Época y de Espíritu de Tradición se apresuran a poner a punto barcos y tripulaciones, con ese espíritu competitivo, pero sobretodo de camaradería, que les distingue.

Y para todos ellos, armadores y futuros armadores, una buena noticia, la del Real Decreto por el que se va a reglamentar las embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, sobre el que publicamos un amplio comentario de Manolo Nadal de Uhler y que, según últimas noticias, se encuentra en el Consejo de Estado como paso previo a su aprobación por el Consejo de Ministros y su posterior publicación. Toda ayuda es bienvenida, si se trata de proteger a estas Joyas del Mar que, bajo ningún concepto, pueden desaparecer de nuestras aguas, pues son historia pura.



Yolanda Llinás
Directora | Editor

RENEWED ENERGY

Enthusiasm and the anticipation and excitement to meet and finally set sail again are palpable. As the sun starts shining, marinas and beaches fill with boats. Yachtsmen and women who have had to restrain, for some time, their desire to go out at sea, can finally do so and enjoy the feeling of sailing and spending time on board. Sport and social activities are also being resumed with great enthusiasm, such as Trofeo Mare Nostrum, whose circuit this year takes us from Barcelona to Puerto Sherry, from there to Palma, with Mahón as the last stop. The crews of the fleet of Classic, Vintage, and Spirit of Tradition boasts are getting everything ready to compete in the typical atmosphere of great camaraderie that characterizes these races.

And we have some good news for all classic yacht enthusiast, the Royal Decree that will regulate historic boats and unique reproductions - on which in this issue we publish a long article by Manolo Nadal de Uhler - according to the latest news is currently being reviewed by the Council of State, before being approved by the Council of Ministers, and subsequently published. All help is welcomed to protect these Sea Jewels that, under no circumstances, can disappear from our waters as they are pure history.



Portada: ©Carlo Borlenghi

Directora | **Editor**: Yolanda Llinás
yllseafever@curtediciones.com
Directora Comercial | **Commercial Manager**
Laura Curt - *lcurt@curtediciones.com*
Redacción | **Editing**:
Valentina Libri - *valentina.libri@curtediciones.com*
Colaboradores | **Collaborators**:
Enrique Curt, Leonardo García de Vincentiis,
Luis Touron Figueroa, Manolo Nadal de Uhler
Textos en inglés | **English texts**: Valentina Libri
Fotógrafos | **Photographers**: Nico Martinez,
Alfred Farré, Andrea Scapolan
Directora de Arte | **Art Director**: Mª Pilar Saura
Publicidad | **Advertising**
publicidadnautica@curtediciones.com
Distribución y suscripciones | **Distribution and Subscriptions**: distribucion@curtediciones.com
Tel. 934 121 177 - Fax 933 183 505
Distribución | **Distribution**
España | **Spain**: Sgel y Rotger
Portugal: Logista
Venezuela: Dis. Lanzamiento
Precio | **Price**: 8 euros. Canarias y aeropuertos 8,20 euros. | Canary Islands and airports 8,20 euros
Impresión | **Printed by**: Litografía Rosés, S.A.
Depósito Legal | **Legal Deposit**: B-14982-2017

Los dibujos, fotografías y artículos que se publican son propiedad del editor, quedando prohibida su reproducción total o parcial sin la autorización precisa. El editor no se responsabiliza de la opinión de sus colaboradores redaccionales. | All the drawings, photos and articles published are property of the publisher. Any partial or total reproduction is strictly prohibited without prior authorization. The publisher shall not be liable for the opinion of the editorial collaborators.

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

CURT EDICIONES SA
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

SUMARIO | CONTENTS

12

REAL CLUB NÁUTICO DE BARCELONA

16

CLUB NÁUTICO DE PUERTO SHERRY

20

CLUB DE MAR – MALLORCA

24

CLUB MARÍTIMO DE MAHÓN

32



Legado | Legacy

ROSSINA DI MARE
UN MOTORSAILER CON PEDIGRÍ
A MOTOR SAILER WITH PEDIGREE

40

Exposiciones | Exhibitions



ESCHER
EL ORDEN DENTRO DEL CAOS
ORDER WITHIN CHAOS

1 Editorial | Editor's letter

2 Sumario | Contents

4 Fotógrafos | Photographers: Zoë Norbom

6 Noticias | News

10 Experiencias | Experiences
Té a bordo | Tea on board

28 Opinión | Opinion
Reglamento de buques y embarcaciones históricas | Regulation of historic vessels and yachts

44 Mediciones | Rattings
Sistemas de medición, cambios en el CRF MK II para 2022 | Rating systems, changes in the CRF MK II 2022

46 Noticias Regatas | Regattas News
Vela Latina / Lateen sailing
Sitges Classic
Varador 2000 - Mini Transat
Rei en Jaume
Javier Romero Aznar

60 Asociaciones | Associations
AEBEC

61 Archivo histórico | Historical archive
Sabardissa II (1973) Sloop Bermudiano | Bermuda Sloop

52

Historia | History



AMERICA'S CUP
LA ERA DORADA DE LOS DOCE METROS
THE GOLDEN AGE OF THE TWELVE METRES



Zoë Norbom

Su infancia transcurrió por aguas de los cayos de Florida, pasando sus veranos pescando y buceando entre Key West y las Bahamas. Su afinidad con el mar le acercó al mundo de la vela en el 2015. Su pasión por los barcos de madera fue instantánea, entrando a trabajar en el Northwest Maritime Center que, entre otras muchas actividades, organiza la Race to Alaska, 750 millas de navegación extrema desde Port Townsend (Washington) hasta Ketchikan (Alaska). Fue fotografiando la acción y emoción de esos intrépidos navegantes como Zoë entró en contacto con la fotografía marina, apasionándose por esta actividad de tal forma que ya nunca la ha abandonado. Fue testigo de excepción de los devastadores efectos del huracán Irma en los cayos de Florida y las fotografías tomadas de los mismos la llevaron a trabajar para Quantum Sails, cubriendo para ellos la mayoría de los grandes eventos que se celebran en todo el mundo. También gestiona su propria empresa de comunicación y marketing especializada en náutica y medioambiente que le ha permitido cubrir regatas de gran renombre como la Volvo Ocean Race y documentar viajes a los rincones más recónditos del planeta. Pasión, profesionalidad y actitud positiva, son los máximos valores de esta reconocida fotógrafa, cuya máxima felicidad es poder realizar su trabajo diario en un entorno que le permite disfrutar, a su vez, de su pasión por el mar y la navegación a vela.

oceanmountainmedia.com





Zoë Norbom grew up in Tarpon Springs, Florida and spent most of her childhood summers island hopping on a sportfishing boat and diving between Key West and the Bahamas. In 2015, her affinity with the sea encouraged her to learn how to sail. Fascinated by wooden boats, she took a job at the Northwest Maritime Center (NWMC), which organizes numerous activities, including the Rate to Alaska, 750 miles of extreme navigation from Port Townsend (Washington) to Ketchikan (Alaska). Captivated by the excitement of North America's longest human and wind-powered race, Zoë fell in love with the thrill of races and maritime photography. She witnessed first-hand the destruction caused by hurricane Irma, which devastated many of the Florida Keys' islands. On that occasion, she took photos of sunken ships, which she later submitted to Quantum Sails where she was immediately hired and is now Quantum Sails' lead photographer and videographer. She also runs a successful media and marketing company focused on the maritime industry and wildlife, which led her to document exciting regattas such as The Volvo Ocean Race as well as take part in expeditions to some of the globe's most secluded corners. Passion, professional demeanour, and positive attitude characterize this well-known photographer whose greatest joy is to be able to work while fully enjoying her love for the sea and sailing.

FUNDACIÓN VELA CLÁSICA DE ESPAÑA

El pasado 2 de junio tuvo lugar, en las instalaciones de Puerto Sherry, la presentación oficial de la Fundación Vela Clásica de España que, tal como adelantábamos en nuestra anterior edición, nace con el objetivo de fomentar la vela clásica, el cuidado y mantenimiento de estas joyas del mar y la formación de profesionales que retomen labores tales como la carpintería de ribera y los tratamientos delicados y específicos que requieren este tipo de embarcaciones. Frente a un gran grupo de asistentes al acto, formado por personalidades del mundo náutico, aficionados a la navegación y reputados periodistas del sector, su presidenta, Valle de la Riva, puso de relieve los motivos que han llevado a la creación de esta Fundación y que no son otros que potenciar los valores sociales, culturales, históricos y educativos propios del mundo de los barcos clásicos, al tiempo que dedicaba un sentido homenaje a su marido Pedro Bores, quién fuera en vida un apasionado defensor de la recuperación del patrimonio náutico, dedicando mucho tiempo y esfuerzo a la conservación de verdaderas joyas del mar, como el Hispania y el Giraldilla. Por su parte, el vicepresidente de la recién creada Fundación, Ricardo Rubio "Petete", armador a su vez del Gipsy, manifestó que la vela clásica corre el riesgo de "convertirse en un artículo de lujo por el excesivo incremento en los últimos años del coste de mantenimiento y disminución de número de barcos" por lo que según sus palabras "la misión principal de esta Fundación es ayudar a los propietarios en su mantenimiento disminuyendo los costes y acercar los barcos a la Sociedad para que puedan navegar en ellos todo aquel amante de la navegación que lo desee". Tras la intervención de Paco Caro, Presidente de la Federación Andaluza de Vela, fue el alcalde del Puerto de Santa María, German Boardo, el encargado de cerrar el acto, aplaudiendo la iniciativa y señalando la estrecha relación de Puerto Sherry con la ciudad, al tiempo que ofrecía a la nueva Fundación el apoyo incondicional del Ayuntamiento. Del brindis posterior fueron protagonistas Gin Gipsy y el nuevo Gipsy Blu, ginebras cuya creación parte del objetivo de contar con un sistema de financiación de la Fundación, al ser ésta su principal accionista, siempre con el objetivo final de difundir la cultura de la vela en general, contribuir al cuidado de nuestros mares, potenciar la educación mediante escuelas y talleres y, muy especialmente, fomentar la vela clásica y la conservación del patrimonio náutico Español.

fundacionvelaclasicadeespaña.es



Last June 2nd the official presentation of the Fundación Vela Clásica de España (Spanish Classic Sailing Foundation) was held at Puerto Sherry. As we have already mentioned in our previous issue, the objective of the Foundation is to promote classic yacht sailing, the maintenance and care of these sea jewels, and the training of professionals in areas such as marine woodwork and in all those delicate, specific tasks and treatments required by this type of boats.
In front of a great number of personalities of the yachting industry, boating enthusiasts, and renowned journalists of the sector, its president, Valle de la Riva, highlighted the reasons behind the creation of this Foundation, which are no other than the promotion of the social, cultural, historic, and educational values of the classic yacht world. She also paid tribute to her husband, Pedro Bores, passionate about the recovery of the boating heritage, he devoted a great deal of time and effort to the preservation of true sea jewels, like Hispania and Giraldilla. On the other hand, the vice-president of the recently created Foundation, Ricardo Rubio "Petete", owner of classic yacht Gipsy, said that classic yachts risk "becoming a luxury item due to the considerable increase in maintenance costs and decrease in the number of boats available". In his own words, "the main mission of this Foundation is to help boat owners carry out maintenance works by reducing costs and make the yachts accessible to sailing enthusiasts who wish to enjoy the experience of sailing on a classic yacht". After the intervention of Paco Caro, president of the Sailing Federation of Andalusia, Puerto de Santa María's mayor, German Boardo, closed the event. He hailed the initiative and referred to the close relationship between Puerto Sherry and the township, while offering the new Foundation the unconditional support of the City Council. Gin Gipsy and the new Gipsy Blu took centre stage during the toast. These gins have been created as a way to finance the Foundation, as it is its main shareholder, and always with the objective of promoting sailing culture in general, contributing to the protection of our seas, boosting environmental awareness through schools and workshops and, especially, promoting classic sailing and the preservation of the Spanish boating heritage.

fundacionvelaclasicadeespaña


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°

¡SUSCRÍBETE!

Sea fever
BARCOS CLÁSICOS

Revista especializada
Suscripción para 6 ejemplares

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

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













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

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

FOTO: © LUIS FERNÁNDEZ



GIPSY BLU, LA GINEBRA PIONERA DEL LOW-ALCOHOL

La tendencia a consumir bebidas con menor nivel alcohólico tuvo como pionera en el sector de las ginebras a la Gin Blu, creada por la empresa Gipsy 1927. Muchas horas fueron las invertidas, en la bicentenaria destilería en la que se elabora el Gipsy Gin, para conseguir que, con tan solo 17º, el Gin Blu permitiera disfrutar de un gin tonic con la misma embocadura y aroma que si se utilizase en la mezcla a su hermana de mayor graduación, manteniendo el equilibrio perfecto entre sabor, olor y graduación. Un año después, podemos hablar del gran éxito de esta iniciativa pionera, al entrar también en el mercado del low-alcohol otras marcas reconocidas, con versiones de 20º. El propio director general de Gipsy 1927, Eduardo Lacave, manifiesta su satisfacción por estas nuevas incorporaciones, que vienen a demostrar la importancia de dar respuestas de menor grado alcohólico a cuantos aprecian el sabor de la ginebra, tal como ellos han hecho, como verdaderos pioneros, con la muy aclamada Gin Blu, con la que les invitamos a brindar por un sano y feliz verano. **gipsy1927.es**

GIPSY BLU, THE PIONEER LOW-ALCOHOL GIN

Pioneer Gin Blu, created by Gipsy 1927, is the result of the ever growing trend of consuming low-alcohol drinks. At the two-hundred-year-old distillery where Gipsy Gin is produced, many hours were invested into making sure that, with just 17% of alcohol, Gin Blu could allow to enjoy a Gin & Tonic with the same flavour and aroma as if it were mixed with a gin with a higher percentage of alcohol, maintaining the perfect balance between flavour, odour and alcohol. A year later, the great success of this pioneering initiative has been largely demonstrated, as other renowned brands have entered the low-alcohol market with 20% alcohol proposals. Eduardo Lacave, managing director of Gipsy 1927, has shown great satisfaction for these new proposals, as they are a clear sign of the importance of offering lower alcohol gins to all who enjoy gin's original flavour, which is exactly what Gipsy 1927 has done, as a true pioneer, with the acclaimed Gin Blu, with which we invite you to make a toast to a healthy and happy summer.



"TÉ A BORDO" ACTIVIDADES SENSORIALES

De la cocina de un clásico Rampart 48 amarrado en el Port Olímpic de Barcelona, surge el aroma de los "scones" que se están dorando en su horno. En su salón, la mesa está elegantemente servida con tazas y platos de fina porcelana, mientras el agua hierve en una antigua tetera de cobre. Entretanto, la anfitriona va eligiendo las hojas de té y disponiendo mermeladas caseras y crema de nata fresca, mientras el capitán relata como llegó este barco desde las atlánticas aguas de Dover al Mediterráneo, a través de los canales franceses. Y esta es en realidad la propuesta, la de experimentar una vivencia única a bordo de un barco clásico, disfrutando de un té, al más puro estilo británico, en un entorno elegantemente auténtico, como es el de este Rampart o el de cualquier otra antigua joya del mar, pues el marco puede ir variando y adaptándose. Pero la experiencia puede ir aún mucho más allá, como la de permitir aproximarse a la poesía de Shakespeare con motivo de la festividad de San Jorge, mientras se degusta un aromático té de rosas, o bien adentrarse en los típicos sabores de la primavera inglesa, como los propios del ruibarbo y del "lemon curd". Todo está preparado a bordo esperándoles, bajo el sugerente lema de "Fueled by Tea" que engloba, como ya hemos adelantado, un sinfín de actividades sensoriales, con la ocasión única de acercarse a las habilidades de antaño vinculadas a la mar y de descubrir que ocultan y ofrecen los barcos clásicos más allá de su fina estampa.

Para contacto e información sobre próximos eventos, les invitamos a seguir la cuenta ***@teaonboard*** *en Instagram.*





"TEA ON BOARD" SENSORY ACTIVITIES

From the galley of a classic Rampart 48, moored at Port Olímpic, comes the tantalizing odour of scones baking in the oven. In the dining room, the table is all set with traditional China, whilst the water is boiling in the old copper kettle. The hostess is choosing the tea leaves and placing the different home-made jams and fresh whipped cream on the table, while the captain is entertaining guests with the story of how this beautiful boat sailed from the Atlantic waters of Dover to the Mediterranean through the French canals. The intention is to offer a unique experience on board a classic yacht, enjoying a traditional English tea, in a truly sophisticated environment, as the one provided by this Rampart or any other classic sea jewel, as the setting can change and adapt to the circumstances. But the experience can go even further, for example offering the possibility of enjoying Shakespeare's poetry for Sant Jordi, while sipping an aromatic rose tea, or exploring the typical flavours of the English spring, like the flair of rhubarb and lemon curd. All is ready on board to welcome guests under the clever "Fueled by Tea" slogan, which embraces, as we have mentioned earlier, a countless number of sensory activities, which give the opportunity to experience from up-close the traditional skills linked to the sea and discover the secrets of classic boats beyond their fine elegance.

To contact and receive information on future events, please follow the ***@teaonboard*** *account on Instagram.*

XI TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM

CIRCUITO ESPAÑOL DE VELA CLÁSICA

Barcos Clásicos, de Época y Espíritu de Tradición

2021

PUIG VELA CLÀSSICA BARCELONA
14 - 17 JULIO/JULY

SEMANA CLÁSICA DE PUERTO SHERRY
22 - 24 JULIO/JULY

VELA CLÁSICA MALLORCA
ILLES BALEARS CLÀSSICS
13 - 15 AGOSTO/AUGUST

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



PUIG VELA CLÁSICA BARCELONA

REGATA ILLES BALEARS CLÀSSICS

VELA CLÁSICA MENORCA
XVII COPA DEL REY DE BARCOS DE ÉPOCA

SEMANA CLÁSICA

RANC

Real Club Náutico de Barcelona

XIV Puig Vela Clàssica Barcelona

El Real Club Náutico de Barcelona, en su dinámica habitual, sigue incentivando la práctica del deporte de la vela y de competición.

Una vez superadas las restricciones impuestas con motivo de la pandemia, el Real Club Náutico de Barcelona ha sido de los primeros en reactivar las regatas sociales y de alto nivel, como el 48 Trofeo de vela Conde de Godó, celebrado el pasado mes de mayo, apoyando de esta manera a los regatistas y al mundo de la vela a seguir adelante con la máxima normalidad posible, después de un -demasiado largo- período de aplazamientos y cancelaciones.

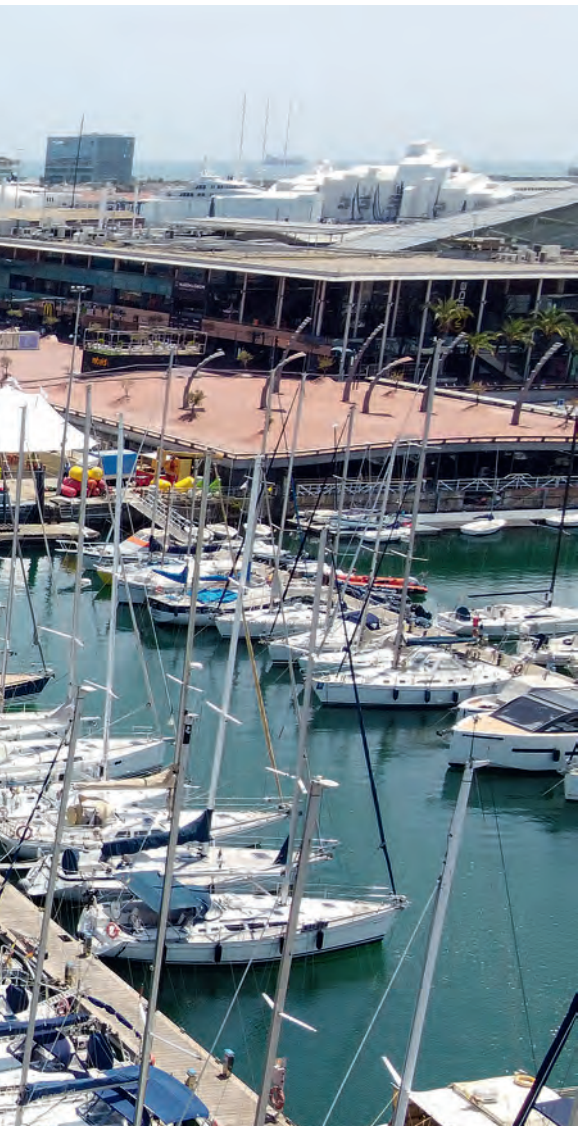
El éxito de la celebración y el gran entusiasmo con el que regatistas, instituciones, colaboradores y aficionados en general acogieron el Trofeo Conde de Godó, ha motivado, a este veterano club, a seguir apostando por la vela de alta competición y, desde ya hace semanas, a trabajar en la organización de la regata de barcos clásicos y de época Puig Vela Clásica Barcelona para que esta XIV edición sea un paso más en la recuperación de la normalidad y para incentivar a los aficionados del



mundo de la vela a dar más visibilidad a este deporte. Una más que esperada cita para los barcos de Época, y Clásicos, cuyos armadores van confirmando, con gran ilusión, su asistencia al evento.
Así pues, los próximos días 14, 15, 16 y 17 de julio volveremos a ver a estas joyas náuticas amarradas en los pantalanes del Real Club Náutico de Barcelona - después de no haber podido disfrutar de ellas el pasado año 2020, por culpa de la pandemia -. Con más fuerza e ilusión que nunca, esta espectacular flota se hará a la mar para proporcionar el incomparable espectáculo de sus enormes velas desplegadas al viento que, al tratarse de regatas costeras, podrá ser contemplado y admirado por el gran número de bañistas que acostumbran a frecuentar las diversas playas de La Barceloneta y de su entorno.

©NICO MARTINEZ





14th Puig Vela Clàssica Barcelona

In line with its philosophy, Real Club Náutico de Barcelona keeps on promoting sailing and racing.

Once all restrictions imposed due to the pandemic were lifted, Real Club Náutico de Barcelona was one of the first clubs to restart social as well as top-end regattas, including the 48th Trofeo de Vela Conde de Godó, held last May, encouraging yachtsmen as well as the sailing industry to keep on moving forward after a -way too long- period of postponements and cancellations.
The success of the event and the enthusiasm of yachtsmen, institutions, sponsors and fans in general, urged this veteran club to keep on supporting high-end competition. In fact, it has been working at full speed on the organization of the 14th edition of classic and vintage yacht regatta Puig Vela Clásica Barcelona to try to get back to normal and encourage sailing enthusiasts to give greater visibility to this sport.
A greatly awaited event by vintage and classic yacht owners who have confirmed with great enthusiasm their participation in the race.
As such, on July 14, 15, 16 and 17 we will once again see these sea jewels moored at Real Club Náutico de Barcelona, which was not possible in 2020 due to the pandemic. With great enthusiasm and strength, the impressive fleet will set sail to provide an outstanding show of their imposing fully hoisted sails that can be seen from the coast by the great number of people who usually crowd the different beaches of La Barceloneta and surroundings.


© JORGE ANDREU

ÙLTIMA HORA

El pasado 7 de mayo, el Real Club Náutico de Barcelona obtuvo el distintivo otorgado por el sistema de certificación voluntaria e independiente Biosphere, que lo acredita como una de las empresas, entidades y servicios que, en un contexto adverso como el vivido, han demostrado una gran capacidad de renovación, apostando por una gestión responsable y fomentando un modelo de negocio más sostenible y seguro para la ciudad. Y es que el Real Club Náutico de Barcelona reúne una serie de requisitos afines con el nuevo modelo de turismo no agresivo, satisfaciendo las necesidades actuales del usuario, sin que ello comprometa el futuro de las nuevas generaciones. rcnb.com

LAST MINUTE NEWS

Last May 7, Real Club Náutico de Barcelona obtained the recognition awarded by the voluntary and independent certification system Bioshpere, accrediting it as one of the companies, entities, and services that, in an adverse context as the one experienced, have shown their ability to innovate, committing to responsible management and promoting a business model more sustainable and safer for the city. Real Club Náutico de Barcelona complies with a series of requirements compatible with the new non-aggressive tourism model, that is satisfying users current needs, without compromising the future of the next generations.

PROGRAMA | PROGRAMME
PUIG VELA CLÀSSICA

JULIO | JULY	EVENTO | EVENT
Miércoles | Wednesday 14	
10:00-20,00	Registro de participantes y entrega Instrucciones de Regata Registration and hand over of Sailing Instructions
19:00	Bienvenida | Welcome
Jueves | Thursday 15	
10:00	Reunión de patrones | Skipper's meeting
11:30	Apertura del puente y salida de embarcaciones Bridge opening and boats departure
13:00	Regata | Regatta
Viernes | Friday 16	
10:00	Previsión Meteo | Meteo briefing
11:30	Apertura del puente y salida de embarcaciones Bridge opening and boats departure
13:00	Regata | Regatta
Sábado | Saturday 17	
10:00	Previsión Meteo | Meteo briefing
11:30	Apertura del puente y salida de embarcaciones Bridge opening and boats departure
13:00	Regata | Regatta
19:00 (a confirmar | TBC)	Acto de entrega de premios | Prize-giving Ceremony



RCNB Real Club Nàutic de Barcelona · PUIG · Vela Catalana Federació · Ajuntament de Barcelona



Club Náutico Puerto Sherry

Dos ediciones en dos años

El 2020 fue un año complicado en todos los sentidos. A nivel sanitario, la pandemia nos sorprendió paralizando el mundo entero. Tuvimos que cancelar nuestros planes, que aprender a vivir al día y a valorar muchas de las cosas que antes ni siquiera apreciábamos. A nivel profesional, el ocio y el turismo quedaron reducidos a niveles mínimos y, a pesar de que el verano permitió una pequeña recuperación, resultó un año ciertamente duro. Para mí, como presidente del Club Náutico Puerto Sherry, una de las decisiones más complicadas del fatídico 2020 fue la cancelación de la V Semana Clásica. En la última década, Puerto Sherry ha permanecido muy vinculado al mundo de la vela clásica, organizando este evento bienal con gran ilusión y dedicación y es por ello que este año 2021 lo afrontamos esperanzados y con muchas ganas de recuperar nuestra vida pre-pandemia. Las vacunas, la experiencia de los sanitarios, la relajación de las medidas, el fin del estado de alarma… podemos decir que hemos tenido un primer semestre de continua lucha, y ahora, con la llegada del verano, volvemos a ver la luz del sol. ¡Cada vez estamos más cerca de superarlo! La V Semana de Vela Clásica de Puerto Sherry, que este año se disputará entre los días 22 y 24 de julio, forma parte del prestigioso circuito de clásicos Mare Nostrum, 2 días de regata con recorridos costeros, pudiéndose contemplar desde los espigones y playas de El Puerto. Uno de los objetivos principales de este gran evento ha sido la generación de un nuevo impulso que ayude a la expansión y conservación



de la vela clásica en el sur de España, así como dar la oportunidad de conocer este maravilloso rincón de España a todos los aficionados y armadores de barcos clásicos, tanto a nivel nacional como internacional. Esta quinta edición será especial y diferente ya que, por primera vez en casi 10 años, la celebraremos en un año impar, pero para el año 2022, con la celebración de la sexta todo volverá a la normalidad de los años pares.

La Semana Clásica está organizada por el Club Náutico Puerto Sherry por delegación de la Real Federación Española de Vela y con la colaboración de la Federación Andaluza de Vela, la Real Asociación Nacional de Cruceros (RANC), la Asociación Española de Barcos Clásicos y de Época (AEBEC) y la Fundación Vela Clásica de España, que recientemente hemos presentado en nuestras instalaciones. No querría despedirme sin recordaros que Puerto Sherry, gracias a sus instalaciones náuticas, hoteleras y de ocio, junto con la profesionalidad de su gran equipo, sigue promocionando la vela en general y la Clásica en particular, habiendo contribuido en el desarrollo de un centro de restauración y mantenimiento de barcos clásicos, bajo el paraguas de esta nueva Fundación. Os esperamos en Puerto Sherry,

Valle de la Riva
Presidente de Puerto Sherry

Two editions in two years

The year 2020 was a complicated one in every sense. Health wise, the pandemic caught us by surprise and paralysed the entire globe. We had to cancel all our plans and learn to live day by day and value many things that we had not even considered before. Professionally, entertainment and tourism were reduced to the minimum and although last summer we experienced a small revival, it was undoubtedly a hard year.



For me, as president of Club Náutico Puerto Sherry, the cancellation of the 5th Semana Clásica was one of the hardest decisions I had to take during that fateful 2020. Over the last decade, Puerto Sherry has been intricately linked to the world of classic sailing by organizing this biennial event with great enthusiasm and dedication. Reason why it is with the greatest anticipation and optimism that we await to resume our pre-pandemic life this 2021. Vaccines, healthcare workers expertise, easing of safety measures, the end of the state of alert... we can say that we faced a first semester of ongoing struggle but now, as the summer season is kicking in, the sun is finally shining once again. We are ever closer to overcoming it!

The 5th Semana de Vela Clásica de Puerto Sherry, which will be held from July 22 to 24, is part of the prestigious classic race circuit Mare Nostrum, 2 days of coastal

©Jaime de Pablos



racing that can be seen from the breakwaters and beaches of El Puerto. One of the main objectives of this great event has always been the creation of a new drive to help boost and preserve classic sailing in Spain, as well as to give the opportunity to classic yacht enthusiasts and owners, both at a national and international level, to discover this beautiful corner of Spain. This 5th edition will be special and different as, for the first time in almost 10 years, it will be celebrated in an uneven year, but in 2022, when we celebrate the 6th edition, everything will go back to normal, and the regatta will once again be held in even years.

The Semana Clásica is organized by Club Náutico Puerto Sherry delegated by the Real Federación Española de Vela and in collaboration with the Federación Andaluza de Vela, the Real Asociación Nacional de Cruceros (RANC), the Asociación Española de Barcos Clásicos y de Época (AEBEC), and the Fundación Vela Clásica de España, which we have recently presented at our facilities. As a matter of fact I would like to mention that Puerto Sherry, thanks to its nautical, hotel and entertainment facilities, together with its great team of professionals, keeps on promoting sailing in general, and classic sailing in particular, having contributed to the development of a refit and maintenance centre for classic boats promoted by the above-mentioned Foundation.

Hope to see you soon in Puerto Sherry,

Valle de la Riva
President of Puerto Sherry

PROGRAMA | PROGRAMME
V SEMANA CLÁSICA PUERTO SHERRY

JULIO | JULY	EVENTO | EVENT
Jueves | Thursday 22	
16 h - 20 h	Registro de participantes y entrega Instrucciones de Regata | Registration and hand over of Sailing Instructions
21 h	Cóctel de bienvenida | Welcome cockatil
Viernes | Friday 23	
12 h	Reunión de Patrones | Skippers' meeting
13 h 30	Pruebas | Races Al finalizar | After the races Comida Marinera | Seafood dinner
Sabado | Saturday 24	
13 h	Pruebas | Races
Al finalizar | After the races	Comida Marinera y Entrega de premios | Seafood dinner and prize-giving Ceremony



V SEMANA CLÁSICA

PUERTO SHERRY

MEMORIAL PEDRO BORES

Del 22 al 24 de Julio 2021

From 22nd to 24th July 2021

FUNDACIÓN VELA CLÁSICA DE ESPAÑA

FEDERACIÓN ANDALUZA DE VELA

1927 GIPSY

GICA

Club de Mar-Mallorca



© Tomas Moya

En pleno proceso de renovación

La pandemia del Covid-19, o como mínimo los meses más complicados, parece haber entrado en un receso y esto nos anima a todos a pensar que pronto volveremos a retomar la normalidad en nuestras actividades sociales y deportivas.

La lucha contra esta pandemia ha sido difícil y costosa para todo el mundo. En particular, para el Club de Mar-Mallorca llegó en mitad de su reforma, unas obras de mejora que, cuando finalicen, nos situarán, sin lugar a duda, a la vanguardia europea.

Los meses de estado de alarma obligaron a frenar en seco las actividades del club, haciendo necesario modificar instalaciones, adecuar horarios y tomar una serie de decisiones para afrontar una época muy complicada en lo económico, lo personal y lo operativo.

En el terreno deportivo, el club se vio obligado a cancelar su programa de regatas, aunque se consiguió mantener la llama encendida, organizando la regata "Clásicos Club de Mar". Se celebró con una sola prueba, el día 14 de agosto, con participación fundamentalmente local, sin actos sociales

Fully in the renewal process

The Covid-19 pandemic, or at least the worst of it, seems to be slowing down significantly, which makes us believe that we will soon be able to return to normality as far as social and sport activities are concerned.

The fight against the pandemic has been hard and expensive for everyone. At Club de Mar-Mallorca, it arrived right in the middle of renovation works, which once completed will surely position us at the forefront of the marina industry in Europe.

During the months of the state of alert we had to stop the club's activities and carry out considerable changes to the facilities, adjust working hours, and take a series of decisions to face very complica-

y con documentación y comunicaciones con los barcos totalmente telemática. El club se mantuvo fiel, de esta manera, a su continuada apuesta por la Vela Clásica.

Pese a todas las dificultades, 2020 vio la incorporación al club del área deportiva de Can Barbará, en la ensenada contigua. En la misma se han instalado las secciones deportivas de Vela y Piragüismo, la primera en su totalidad y la segunda en todo lo referente a oficina y aulas.

FIEL A SU CONTINUADA APUESTA POR LA VELA CLÁSICA, EL CLUB DE MAR - MALLORCA TAMBIÉN CELEBRÓ, EL VERANO PASADO, LA REGATA "CLÁSICOS CLUB DE MAR".

La sección de piragüismo ha podido con ello relanzarse decididamente, aumentando su actividad y mejorando el nivel de su escuela y equipos, lo que se ha visto reflejado en los magníficos resultados alcanzados por sus palistas, a nivel nacional.

En cuanto a vela, Can Barbara ha ayudado a mantener la actividad de la sección en el período de transición que se abre, debido a las obras del Club, que están muy avanzadas las referentes a la parte marítima, de saneamiento, reforzamiento y remodelación de pantalanes y, en breve, comenzará la demolición de los edificios actuales.

El objetivo general que el Club se plantea es mantener en todo lo posible la actividad deportiva, aunque haya que admitir una cierta contención de la misma. La regata Illes Balears Classics seguirá celebrándose, con las limitaciones que las obras impongan, siempre con la esperanza de que el COVID-19 desaparezca y permita la movilidad necesaria para la participación de barcos y tripulaciones.

Como muestra simbólica del espíritu de superación y del salto hacia adelante que supone el muy ambicioso plan de remodelación, el club ha afrontado un proceso de cambio de imagen con el que, sin abandonar sus esencias, se pretende renovar y modernizar sus logos y símbolos.

En resumen, lucha contra la pandemia, obras de remodelación, mantenimiento de la actividad deportiva y cambio de imagen son las claves del discurrir del club en un año ciertamente agitado.

Manuel Nadal de Uhler
Comodoro Club de Mar-Mallorca





©Nico Martinez

TO KEEP THE FLAME BURNING, LAST SUMMER, CLUB DE MAR - MALLORCA ORGANIZED THE CLÁSICOS CLUB DE MAR REGATTA. BY HOLDING THIS REGATTA, WHICH WAS COMPRISED OF A SINGLE RACE, THE CLUB SHOWED ONCE AGAIN ITS UNBREAKABLE LOYALTY TO CLASSIC SAILING.

ted times on an economic, personal and operational level.
As for sport activities, the club was forced to cancel all the regattas. However, to keep the flame burning, it organized the Clásicos Club de Mar regatta. Comprised of a single race, it was held on August 14. Participation was mainly local, with no social events, and all communication between the organization and the crews was done on-line. By holding this regatta, the club showed once again its unbreakable loyalty to classic sailing.

PROGRAMA | PROGRAMME
XXVI REGATA ILLES BALEARS CLÀSSICS - VELA CLÁSICA MALLORCA

AGOSTO | AUGUST	EVENTO | EVENT
Viernes | Friday 13	
10 h-20 h	Comprobación de inscripciones y envío de documentación Revision of registrations and documents delivery
Sabado | Saturday 14	
12 h 30	Primera prueba | First race
Domingo | Sunday 15	
12 h 30	Segunda prueba | Second race
20 h	Entrega de premios | Prizegiving ceremony (Can Barbará)

Despite the difficulties, in 2020 the sport area Can Barbará, located in the nearby bay, was annexed to the club. The whole sailing school and the offices and classrooms of the canoeing schools were moved to the facilities in Can Barbará. This led to a considerable increase in the activities of the canoeing school, improving the standards of both the school and its team, as shown by the impressive results achieved by its rowers at a national level. As for sailing, Can Barbará has allowed to maintain activities going during the Club's renovation works, which are at an advanced stage as for the renovation, reinforcement, and redesign of the piers. Whilst on land, works will start soon with the demolition of the current buildings.
The overall aim of the Club is to maintain the sport activity alive, although with some restraints. In fact, the Illes Balears Classics regatta will be held with some limitations due to the works. Hopefully the Covid-19 situation will improve and allow the necessary mobility for boats and crews to attend the event.
As a symbol of the Club's strive to excel and of the great leap forward that it has taken with the ambitious renovation project, the club is also undergoing a rebranding, which will lead to new, modern logos and symbols, with no detriment to the Club's original essence.
Overall, the fight against the pandemic, the renovation works, maintaining the sport activity alive, and rebranding have all characterized this undoubtedly turbulent year.

Manuel Nadal de Uhler
Commodore of Club de Mar - Mallorca

CLUB DE MAR

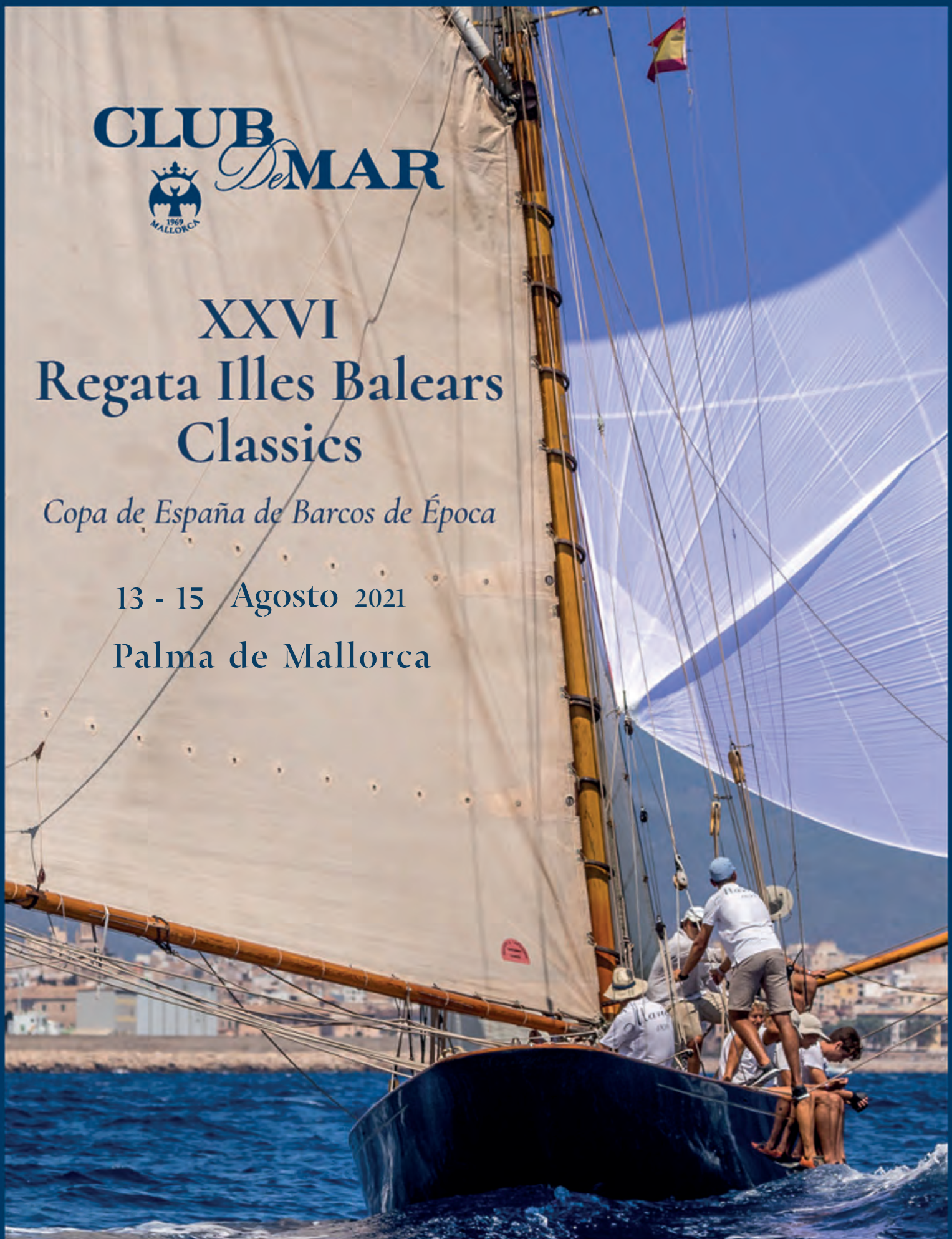
1969 MALLORCA

XXVI Regata Illes Balears Classics

Copa de España de Barcos de Época

13 - 15 Agosto 2021

Palma de Mallorca



Muelle Pelaires s/n 07015 Palma de Mallorca

Club Marítimo de Mahón

Los colores del verano



La luz de este nuevo verano, además de estos colores tan intensos y brillantes propios de la época, nos trae un sentido figurado, el de volver a tener claridad después de una etapa incierta, más que oscura; pero en la que nos habituamos a dar un paso a la vez y nunca cien por cien seguros; porque el horizonte, con suerte, lo marcaba el día siguiente y lo marcaban otros. Pero tenue, no es oscuro.

Y así deconstruimos nuestras tradicionales y propias maneras de relacionarnos para aprender nuevas: como, donde y cuando hacerlo, pasó a ser un aprendizaje necesario para sostener un nuevo equilibrio social, basado en la seguridad, respeto y solidaridad colectivos.

Sin embargo - entre las múltiples lecturas y análisis que cada persona, experta o no, puede realizar, y desde los distintos campos, científicos o no - en esta casa miramos este recorrido, desde marzo 2020 hasta ahora, como una etapa de cambios e innovación. Superado el primer choque frontal contra la incertidumbre, nos decantamos por seguir en movimiento y elegimos hacerlo con cabeza, pero con confianza y aplomo. 120 años de historia dan también para eso.

Y seguir en movimiento significó trabajo y esfuerzo, en un entorno enrarecido de le-

The colours of summer

This summer, the light and the intense and bright colours that characterise this season herald a situation of clarity after a period of uncertainty rather than obscurity; a situation in which we learned to take one step at the time, never one hundred percent sure, aiming no further that the next day. But uncertainty is not obscurity.

So, we deconstructed our traditional ways of life and learned new ones: how, where, and when to do so became the necessary learning process to achieve a new social balance, based on collective safety, respect, and solidarity.

However, beyond the different individual interpretations, expert or otherwise, from the different fields of science, we look at this period, from March 2020 to date, as a period of change and innovation. After recovering from the first head-on collision with uncertainty, we opted to continue to move forward and decided to do it rationally, but with confidence and composure. That's what 120 years of history allow to do.

Continuing to move forward meant hard work and great effort in a volatile and lethargic environment; but it also gave us the satisfaction of knowing that we are capable of reinventing ourselves and carry on. As the situation started to ease, we reopened the marina and the petrol station; we resumed nautical activities in our schools, and slowly but surely, following safety regulations, we kept going. Our training groups and our summer school, A la Mar, were an escape and a meeting point that finally gave our children and youngsters the opportunity to enjoy nature safely and have fun again. And even if some of the services and activities dedicated to our members have not yet been able to resume, we trust we will be able to offer them again before the end of 2021.

Our calendar of regattas class optimis, llca4, snipe, cruising and canoeing resumed in September 2020, albeit under special conditions, driven by the fleet's usual eagerness to sail and fill the port of Mahón with those special colours. Participants, both sailors and canoeists, were able to compete producing great performances and excellent results at island, regional, and national level. And this, more than anything else, fills us with pride. They truly represent us.

We reached 120 years of activity, we may not have celebrated the occasion as we would have wanted, but we did celebrate it, and we did it with two memorable events: the presentation of our book "120 years of history Liga Marítima / Club Marítimo de Mahón 1900-2020", in August, and the anniversary gala at Teatro Principal, in November. And we must remember that despite the austerity what made these events magic was our long and successful history.

At our club, after a four-year first mandate, 2020 was also election year. And in October, we renewed the vote of confidence of our members, and we continued working. We finished the refurbishment of the new changing rooms, showers and gym in our building; we refurbished the lounge on the first floor to inaugurate the Restaurante Aqua; Sa Lliga, on the ground floor, reopened its doors and we have reached an agreement with a company to manage the facilities for the implementation of one of the most complete and modern gyms on the island. And so, a series of actions we have undertaken so that the club can grow and enhance its services to become the sports and social centre of reference on the island, for which we all work daily.

And as in every journey not everything is always rosy, at the end of 2020 we

convocó un nuevo concurso público para la explotación de los 48 amarres que hoy gestionamos. Será éste nuestro cuarto concurso en siete años para este mismo espejo de agua; esperamos que, en dos años, podamos contar que son nueve. Trabajamos para ello.

Sin entrar en grandes análisis ni en valoraciones, desde nuestra sencilla mirada de un grupo humano que ama la mar, quiero cerrar este relato sobre nuestra experiencia en tiempos Covid, con un mensaje de agradecimiento, de confianza, de alegría; porque estar hoy aquí, escribiendo esta historia, significa que, a pesar de todo, el esfuerzo colectivo ha valido la pena, y la luz ya no es tenue, empieza a brillar como los colores del verano.

Antonio Hernández Pons
Presidente Club Marítimo de Mahón



there we were, putting forward our sense of responsibility and commitment to make it four more years, which we knew then and know now, will be particularly challenging.

Backed by the vote of confidence of our members, we continue our work. We completed works in the dressing rooms, shower rooms, and gym in our facilities; we refurbished the first-floor salon to inaugurate the Aqua restaurant; Sa Lliga, on the ground floor, reopened its doors; we reached an agreement with a facility management company for the installation of one of the most modern and comprehensively equipped gyms on the island. A number of other projects to expand and improve the services and activities offered by the club and convert it into the island's sports and social centre of reference, have also been completed.

And like in any journey, things don't always go as well as they could do, and at the end of 2020 another public call for tender was published for the management of the 48 berths we manage today. It will be our fourth tender in seven years for these same waters; let's hope that, in two years' time, we can say they are nine. We work with this aim. Without getting into in-depth analysis, merely from the point of view of a group of people who love the sea, I would like to end this summary of our experience during the Covid pandemic by saying thank you and expressing hope and joy, because writing this story today, means that despite everything, the collective efforts were worth it, and the light is not weak, it is starting to shine bright, like the colours of summer.

Antonio Hernández Pons
President of Club Marítimo de Mahón

PROGRAMA | PROGRAMME
XVII COPA DEL REY - REPSOL - VELA CLÁSICA MENORCA 2021

AGOSTO | AUGUST	EVENTO | EVENT
Miércoles | Wednesday 25	
12 h-20 h	Apertura Oficina de regatas | Race Office opening
	Registro | Registration
	Inspecciones | Inspections
Jueves | Thursday 26	
10 h-18 h	Apertura Oficina de regatas | Race Office opening
	Registro | Registration
	Inspecciones | Inspections
12 h	Conferencia de prensa | Press Conferenca
19 h	Reunión de patrones | Skipper's meeting
20 h	Acto y copa de bienvenida | Wellcome ceremony
Viernes | Friday 27	
08 h	Desayuno | Breakfast
12 h 30	Regatas | Races
18 h	Merienda de tripulaciones | Crew's snack
Sábado | Saturday 28	
08 h	Desayuno | Breakfast
12 h 30	Regatas | Races
20 h 30	Aperitivo | Cocktail
Domingo | Sunday 29	
08 h	Desayuno | Breakfast
12 h 30	Regatas | Races
19 h	Entrega de trofeos | Prizegiving ceremony



VELA CLÁSICA MENORCA

XVII COPA DEL REY
DE BARCOS DE ÉPOCA REPSOL

Mahón
25-29
AGO 2021

REPSOL

CLUB MARÍTIMO MAHÓN

MENORCA islas baleares

CONSELL INSULAR DE MENORCA

AJUNTAMENT DE MAÓ-MAHÓN

GOVERN ILLES BALEARS

Port de Maó

Autoritat Portuària de Balears

REGLAMENTO
de buques y embarcaciones historicas

El 7 de febrero del pasado año, la Dirección General de Marina Mercante subió a audiencia pública el "Proyecto de Real Decreto por el que se aprueba el reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares", dando de plazo hasta el 12 de Marzo siguiente para la presentación de observaciones o posibles enmiendas.

El advenimiento inmediato de la pandemia ha retrasado el proceso que debía seguirse a continuación, como lo ha hecho en casi todos los órdenes de nuestras vidas, por lo que no es de extrañar que, más de un año después, carezcamos de más noticias al respecto.
Lo único que podemos hacer, por tanto, es comentar el citado proyecto de Reglamento, que puede ser muy importante para los barcos clásicos y que responde a la presión y a las demandas continuadas de personas e instituciones relacionadas con la náutica y los barcos antiguos.
La situación de partida es la dificultad y muchas veces el sacrificio que supone el mantenimiento de barcos llamados históricos que, como reconoce el proyecto de Real Decreto, "forman parte del patrimonio cultural de España".
"Proporcionarles el necesario apoyo y protección" es el objetivo declarado del citado R.D. y ello se pretende conseguir mediante

a | La regulación de su registro y documentación.
b | El establecimiento de un régimen simplificado de certificación e inspección.
c | La previsión de la implantación de beneficios fiscales y bonificaciones en las tasas portuarias y otras.

El Reglamento establece hasta siete categorías de barcos que pueden acogerse al mismo, siendo de aplicación directa, en cuanto a los que en náutica deportiva consideramos y denominamos barcos de época y clásicos, las siguientes:

d | "Barcos que tengan una antigüedad superior a 40 años".
e | "Barcos que formen parte de un tipo de construcción o que su tipo específico ha dejado de producirse o es prácticamente inexistente". (Párrafo que, ciertamente, requeriría una más clara redacción).
f | "Barcos construidos utilizando una tecnología especial o que ya no se utilice".

El Reglamento establece, a continuación, que un barco clásico, de época o tradicional "deberá haber sido construido siguiendo un proyecto individual o, en caso de ser construido en serie, deberán existir un número de unidades no superior a 10".
Aunque no sabemos exactamente a que se refiere el Real Decreto cuando habla de barcos clásicos o de época, está claro que comprende los que se denominan de esa forma en náutica deportiva, aunque no sea más que en virtud del citado párrafo d), relativo a los cuarenta años. En efecto, como es ya sabido, un Barco de Época según el CIM y otros sistemas o reglamentos, debe ser anterior a 1950 (mínimo de 70 años de antigüedad) y un Clásico anterior a 1975 (45 años como mínimo).

> Como reconoce el proyecto de Real Decreto, los barcos históricos "forman parte del patrimonio cultural de España".

El proyecto no habla de los que llamamos Barcos Espíritu de Tradición pero, evidentemente, son fácilmente encajables en el mismo, más cuando el Real Decreto incluye las "reproducciones singulares", definidas como aquellas que constituyen una "réplica completa del original, aunque en su construcción se combinen los materiales tradicionales con otros modernos".
El Reglamento que se pretende aprobar hace referencia al Registro de buques y embarcaciones históricas, que se pretende crear y simplificar dentro del Registro General, y especifica las condiciones y la documentación que serán necesarias para poder inscribirse en el mismo.
Específica, asimismo, los requisitos de seguridad y de protección de la contaminación que será necesario observar, así como el régimen de inspecciones y, como tema más importante y definitorio del alcan-

ce del proyecto, establece el derecho de los que se reconozcan buques y embarcaciones históricos a beneficios fiscales y bonificaciones en tasas portuarias cuya concreción, sin embargo, se remite a legislación posterior.

Un aspecto curioso del Real Decreto es que las actividades que se realicen a bordo de embarcaciones históricas serán consideradas como de "voluntariado cultural", con los derechos y obligaciones que impone la Ley correspondiente (45/2015, de 14 de octubre).

Por último, merece tenerse en cuenta que, una vez aprobado el Reglamento, los barcos acogidos al mismo que deseen salir navegando de las aguas territoriales españolas para participar en eventos culturales en otros Estados, deberán informar detalladamente a las autoridades aduaneras con un mínimo de 15 días de antelación. Es de suponer que una regata es un acto cultural además de deportivo, o eso creemos.

Para terminar con estas consideraciones sobre este importante proyecto, diremos que las más importantes serían las siguientes:

a Estamos ante una iniciativa sin duda importante y positiva para los barcos que consideramos como de época o clásicos, reconocidos en el proyecto como integrantes del acervo náutico cultural e histórico y cuyo mantenimiento y conservación suponen un esfuerzo y coste importante para sus propietarios.

b Su verdadero impacto y repercusión no podrá conocerse hasta que no se concreten los beneficios fiscales, de tasas u otros que puedan aplicárseles.

c Es de esperar que la burocracia y los trámites administrativos que se establezcan no disuadan o desanimen las posibles intenciones de los interesados en darse de alta en el Registro que se establezca.

d Es de suponer que las instituciones náutico-deportivas interesadas (Real Federación Española de Vela, Real Asociación Nacional de Cruceros, Asociación Española de Barcos de Época y Clásicos entre otras) han participado en la redacción del proyecto. No obstante, sería deseable por parte de ellas un estrecho seguimiento del mismo, en beneficio de todos sus asociados.

e En este sentido, sería también deseable que los beneficios que el Real Decreto prevé para buques, embarcaciones y réplicas, pudieran extenderse a los organismos e instituciones que vienen trabajando en el mismo sentido y, especialmente, a los clubes náuticos organizadores de regatas que han sido los verdaderos motores del resurgimiento del interés por el mantenimiento y la conservación de barcos clásicos y de época.

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

REGULATION of historic vessels and yachts

On February 7, 2020, the Directorate General of Merchant Marine presented at a public hearing the "Draft of the Royal Decree to approve the Regulation of historic vessels and yachts and its unique reproductions", setting March 12 as the deadline to present observations or possible amendments.

The pandemic delayed the whole process, as it has done in practically all aspects of our lives, so it is no wonder that, more than a year later, we still lack information on the matter.

Therefore, all we can do for now is simply talk about the above-mentioned Regulation draft, which can be very important for classic yachts and is the result of the constant demands and effort of people and institutions from the world of boating and classic yachts.

To maintain a so-called classic yacht, which - as stated by the draft of the Royal Decree - is part of the cultural heritage of Spain, presents numerous difficulties and often requires great sacrifices on behalf of the owner.

"Providing the necessary support and protection" to owners and the boats respectively, is the declared objective of the mentioned Royal Draft, which includes:

a Regulating the boat's registration and documents.

b Establishing a simplified certification and inspection regime.

c Considering the implementation of fiscal benefits and discounts on port taxes and other levies.

The Regulation establishes up to seven boat categories that can

apply, including the ones that in recreational boating we consider and call vintage and classic boats:

d "Boats that are 40 years old or older".

e "Boats that feature a sort of construction method or whose specific model is no longer built or is practically non-existent". (This point would undoubtedly require further clarification).

f "Boats built using a technology that is either unique or no longer used".

Additionally, the Regulation establishes that classic, vintage, or traditional boats "must have been built following a single project or, if built in series, there cannot be more than 10 units."

Although we do not know exactly what the Royal Decree refers to when speaking of classic and vintage yachts, it is obvious that it includes the ones called that way in recreational boating, if for no other reason than in virtue of the mentioned paragraph d), which refers to boats forty years old or older. In fact, as it is widely known, a Vintage Boat according to the CIM, and other regulating systems, must have been built prior to 1950 (minimum 70 years old) and a Classic yacht before 1975 (45 years minimum).

The draft does not specifically mention the boats we call Spirit of Tradition, but they are obviously included, especially if we consider that the Royal Decree talks about "unique reproductions", which are defined as those boats that are a "complete replica of the original, even if in their construction the use of traditional materials is combined with modem ones".

The new Regulation also refers to the creation and simplification of a Register of historic vessels and yachts within the General Register. It specifies the conditions and the documentation necessary to register.

Likewise, it specifies the security and environmental requirements that must be met, the inspections program and - the most important part of this draft that shows its wide range - it establishes the right of historic vessels and yachts to fiscal benefits and discounts on port taxes, which however will be referred to in a subsequent legislation.

An interesting point of the Royal Decree is that the activities carried out on board historic vessels will be considered as "cultural volunteering", with the rights and obligations imposed by the corresponding Law (45/2015, of October 14).

Last but not least, it is worth mentioning that, once the Regulation is approved, the yachts that adopt it and that "wish to leave Spanish territorial waters to participate in cultural events in other Countries" must inform custom authorities at least 15 days in advance. One can imagine that a regatta is not only a sport event but also a cultural one.

To end this article on this important draft, we make the following considerations:

A We are facing an undoubtedly important and positive initiative for classic and vintage yachts, recognized in the draft as integral part of the cultural and historic nautical repertory and whose maintenance and conservation require a considerable effort and expense on behalf of their owners.

B The true impact and repercussions of the Royal Decree cannot be evaluated until the applied fiscal benefits, taxes, etc. are specified.

C We hope that the bureaucracy and administrative procedures that will be established do not discourage all those people who wish to register in the established Register.

D Is to be expected that the concerned nautical-sport institutions - including Spanish Royal Sailing Federation, RANC (Sailing Cruisers Royal National Association, AEBEC (Vintage and Classic Boats Spanish Associations), just to mention a few - participated in the drafting of the regulation. Likewise, it would be advisable for them to closely monitor the following steps, to the benefit of its members.

E In this respect, it would also be advisable that the benefits established by the Royal Decree for vessels, yachts, and replicas could also apply to the organizations and institutions that have worked in this respect and, especially, the yachting clubs that organize the regattas and thus are the true engine behind the increased interest in the maintenance and preservation of classic and vintage yachts.

As stated by the draft of the Royal Decree, classic yachts "are part of the cultural heritage of Spain".

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

SALOU TARRAGONA CALVIÀ MALLORCA

XXXV REGATA REI EN JAUME

circuito regatas de altura

CRUCEROS ORC
BARCOS CLASICOS



9-11 Sept 2021

Ajuntament de Salou

CLUB NAUTICO SANTA PONCA MALLORCA

CLUB NAUTIC SALOU

PORT ADRIANO

PORT TARRACO

Ajuntament de Calvià Mallorca



Rossina di Mare

Un motorsailer con pedigri



Cuando Amador Magrané descubrió al Rossina di Mare, y supo que se trataba de un Sparkman & Stephens construido en el mítico astillero Costaguta de Voltri, tuvo la certeza de que, pese a su estado de total abandono, era una joya que un apasionado por los barcos clásicos como él no podía dejar morir.

Lo que está bien pensado y bien hecho perdura en el tiempo. Y el Rossina di Mare está muy bien diseñado y mejor construido. Huelga, a estas alturas, hablar de los muchos valores de las creaciones de Sparkman & Stephens, estudio de diseño fundado en 1929 por Olin y Rod Stephens junto a Drake Sparkman y al que deberíamos dedicar, en breve, el artículo que su larga y exitosa trayectoria se merece.

Una de las facetas más relevantes de este afamado equipo de diseño es la de saber escuchar al armador y saber adaptarse a sus preferencias y necesidades que, en este caso, priorizaban el confort a bordo, para poder plantearse cruceros de larga duración, para lo que contaba con un motor Fiat de 110 hp. y una autonomía de 3.000 millas. Todo un lujo para aquella época. Esta prioridad también resulta evidente al constatar la gran altura de techo en el salón, así como la lujosa suite para el armador que ocupaba prácticamente toda la popa, en el diseño original, y en cuyo enorme espacio han podido ubicarse ahora, tras la restauración, dos camarotes para invitados y la cabina del patrón, con acceso directo a bañera.

Lo cierto es que la restauración fue global y extenuante, puesto que al producirse el encuentro entre Amador y el Ros-

sina, el barco, que por entonces lucía a su popa el nombre de Carespa, llevaba más de 10 años en seco en la explanada de Alcudiamar, aguardando el permiso de desguace por abandono de su último armador quién, previamente, lo había estado explotando como charter, sin prestarle todo el cuidado que este tipo de barco precisa y se merece. Tan solo la cubierta mostraba haber sido objeto de un cambio total, durante su estancia en Turquía allá por los '80, luciendo aún una teca en muy buen estado.

Valentía, pasión y altas dosis de maestría era lo que se requería para emprender la ardua labor de restauración a la que iba a tener que enfrentarse Amador, cuando decidió viajar a Alemania para gestionar la compra, o mejor dicho la aceptación de la deuda, y hacerse cargo del barco. Y todos estos valores los tenía, sobradamente, este gran apasionado de los barcos clásicos que, siempre en plan amateur, había ya recuperado diversos barcos tradicionales. Amador contaba, además, con un as



ROSSINA DI MARE
A motorsailer with pedigree

When Amador Magrané discovered Rossina di Mare and found out she was a Sparkaman & Stephens design built in the legendary shipyard Costaguta in Voltri, Italy, he knew that, despite being in a state of total neglect, she was a true sea jewel and that a classic yacht enthusiast as himself could not let her die.

Things that are well thought out and well-built last through time. And Rossina di Mare has been remarkably well designed and built. Needless to mention the endless qualities of the yachts penned by Sparkman & Stephens, design studio established in 1929 by Olin and Rod Stephens together with Drake Sparkman and to which we will undoubtedly devote a long article soon, given its long and successful career. One of the most relevant aspects of this acclaimed design team was their ability to listen to owners and adapt to their wants and needs. For instance, for this boat, her owner prioritised on-board comfort to be able to carry out long voyages. Relying on a 110hp Fiat engine, she provided a range of 3,000 miles, a true luxury at the time. Another aspect worth mentioning is the considerable height in the salon as well as the spaciousness of the luxurious owner's cabin, which practically occupied the entire stern area in the original design. Now this huge area has been devoted to two guest cabins and a cabin for the captain, with direct access to the cockpit.

One thing is for sure, Rossina di Mare underwent a complete restoration given that, when Amador found her - back then she was called Carespa - she had been lying for 10 years in the dry dock area of Acludiamar, waiting to be dismantled as she was abandoned by her previous owner, who had used her for charter without providing her with the care a boat of this type needs and deserves. Only the deck showed signs of having undergone a refit, boasting a well-

El Rossina de Mare está considerado como buque insignia del Real Club Náutico de Pollensa, al que representa a lo largo de su amplio calendario de regatas y para el que actúa como embajador, en sus singladuras por el Mediterráneo…por el momento, puesto que Amador no descarta lanzarse con él a dar la vuelta al mundo.

Rossina di Mare is considered the flagship of Real Club Náutico de Pollensa, which she represents in her regatta calendar and for which she acts as ambassador during her voyages in the Mediterranean…for now, as Amador entertains the possibility of a trip around the globe.



TRES AÑOS DE INCESANTE LABOR

"El Rossina fue construido con los mejores materiales de la época: cuadernas laminadas en roble canadiense, doble forro de caoba cubana remachado con silicon bronce, quilla de plomo, 7 toneladas de estructura de bronce, baos laminados de spruce pine, cubierta de teca e interiores de teca" nos comenta Amador, intensamente satisfecho por la calidad constructiva del mítico astillero Costaguta. *"Así y todo el trabajo fue largo - duró tres años - y muy arduo, repasando todos los remaches uno a uno, cambiando alguna que otra tabla, rehaciendo los interiores, haciendo nuevas instalaciones y fabricando - con madera de "spruce pine" importada de Canadá - un nuevo palo mayor - de 25 m. de altura - un nuevo palo de mesana y tres nuevas botavaras, para devolver al barco su plano vélico original. Todo el interior lo tratamos con teca de Birmania y tornillería de bronce"*, sigue relatando Amador quién a su vez nos confirma que *"todo ello lo llevamos a cabo mi padre y yo, con la colaboración de algunos carpinteros y artesanos de la costa norte de Mallorca, trabajando en una especie de iglú instalado en la explanada de Alcudiamar"*.



THREE YEARS OF UNINTERRUPTED WORKS

"Rossina di Mare was built with the best materials of the time: planks laminated with Canadian oak, double layer of Cuban mahogany riveted with silicon bronze, lead keel, 7 tons of bronze structure, spruce pine laminated beams, teak deck and interiors" says Amador, greatly satisfied by the construction quality of the legendary Costaguta shipyard. *"But despite all, the restoration work was long - it lasted three years - and hard. We checked all the rivets, one by one, we redid the interiors, installed new parts and we made - using spruce pine wood imported from Canada - a new 25-metre main mast, a new mizzen-mast, and three new booms, to recover the yacht's original sail plan. For the interiors we used Burma teak and bronze screws"* Amador tells us, adding *"all this work was carried out by my father and I, with the collaboration of some carpenters and craftsmen from the north coast of Mallorca, working in a igloo like space fitted in the dry dock in Alcudiamar"*.









Según consta en los planos originales se trata del diseño 1517 de Sparkman & Stephen, un Motorsailer de 62' diseñado en octubre de 1959 para la familia Agnelli.

According to original layouts, Rossina di Mare is drawing number 1517 by Sparkman & Stephen, a 62' Motorsailer designed in October 1959 for the Agnelli family.

oculto en su manga, la del incondicional apoyo de su padre, Amador Magrané, ampliamente reconocido por su trayectoria artística, especialmente por sus esculturas en fibra y en cuyo taller contaban con un taller de carpintería. Así pues, y tras verificar que la estructura estaba – tal como cabía esperar de un barco construido por Costaguta – en muy buen estado, iniciaron el proceso de recuperación que duró tres años.

Tanto esfuerzo y tanta dedicación les ha merecido sin duda la pena, al haber podido sentir el placer de recorrer todo el Mediterráneo a bordo del renovado Rossina di Mare, aparte de destacar en las diversas regatas de clásicos en las que han participado. "En un año recorrimos un total de 15.000 millas", nos confiesa entusiasmado Amador, quién sigue cuidando de Rossina con denuedo pero, muy especialmente, con un profundo cariño.

preserved teak wood that had been fitted during her stay in Turkey in the 1980s.
Bravery, passion, and great doses of mastery were needed to undertake the difficult restoration works that Amador was going to have to face when he decided to fly to Germany to purchase, or rather to take on the debt and her ownership. Values that this great classic yacht enthusiast had plenty of, in fact he had already recovered several traditional boats. Additionally, Amador had an ace up his sleeve, as he could rely on the unconditional support of his father, Amador Magrané, renowned for his artistic successes, especially for his fibre glass sculptures, whose workshop included a carpenter's workshop.
As such, and after making sure that the structure was in good conditions - as it was to be expected from a boat built by Costaguta - they begun the renovation project that lasted three years. The great effort and dedication surely paid off as they have sailed the whole Mediterranean aboard the restored Rossina di Mare as well as stood out at all the classic yacht regattas they have participated in.

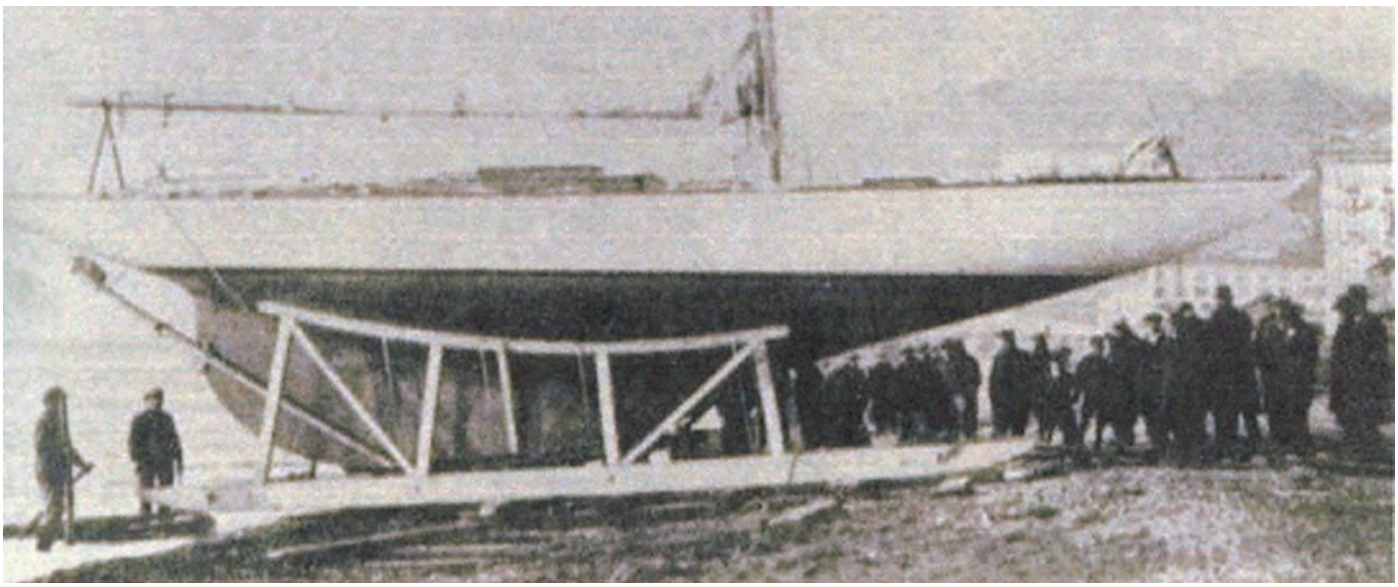
"In a year we covered a total of 15,000 miles" says Amador, who keeps on taking care of Rossina di Mare with great commitment as well as with the deepest love.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS | TECHNICAL SPECIFICATIONS

Eslora | Lenght: 9,1 m. Manga | Beam: 4,6 m. Calado | Draft: 2,4 m. Desplazamiento | Displacement: 32 T. Aparejo | Rigging: Yawl Bermudiano | Bermuda Yawl. Motorización actual | Current enines: MAN 220 HP 1000rpm.. Velocidad crucero | Cruising speed: 8,5 nudos | knots. Diseño | Design: nº 1517 by Sparkman & Stephen (1959). Botadura | Launch: 1961. Constructor | Builder: Cantieri Costaguta (Voltri, Italy)

ASTILLERO COSTAGUTA

Los hermanos Costaguta: Ugo, Attilio y Mario (el cuarto, Cesare, nunca trabajó en el astillero) fueron una familia de constructores y diseñadores de barcos de recreo que operaron en Liguria entre 1894 y 1974, momento en que su astillero quedó integrado en la organización de Nordcantieri, que construía la gama de cruceros de altura denominados Koala. Ugo cosntruyó su primer velero a la edad de 16 años y pocos años más tarde tuvo la suerte de conocer al conde Enrico d'Albertis, gran mecenas de la náutica italiana, armador del yawl Corsaro y experto de temas colombinos. A él precisamente se debió el primer pedido importante para Ugo: la construcción, en 1893, de las réplicas exactas (según los estudios de la época) de las tres carabelas del Descubrimiento, en escala 1:20. Al año siguiente siguió la botadura del primer velero real, el Drafin, del marqués Cattaneo di Belforte, y Ugo estableció con su hermano el astillero Attilio & Ugo Costaguta en la marina de Voltri, a poniente de Génova y que hoy forma parte del núcelo urbano de esta ciudad.
Desde el primer momento el cuidado en la construcción de Ugo y la genialidad de Attilio en el diseño naval pusieron al astillero entre lo mejor de la producción italiana, a la altura de Baglietto - contemporáneo suyo -, Beltrami - algo posterior - y Sangermani - muy sucesivo. Ugo murió joven, en 1903 y Attilio dió paso a su otro hermano menor Mario, genial diseñador y autor de algunos de los barcos más famosos del astillero. Ugo, Attilio y Mario construyeron yates de regata de todas las categorías, para lo más granado





de la nobleza y alta burguesía italiana. Gente como el duque de los Abruzos, los condes Bruzzo y della Gherardesca, el abogado Bruzzone o el senador Agnelli, cuyos nombres se alternan y repiten en las competiciones más importantes del momento. Los hermanos Costaguta diseñaron y construyeron barcos famosísimos, como el "10 toneladas" Artica, que ganó la Copa de Francia en 1902, los 8 m FI Ondina, campeón de la Copa de Italia en 1911, Sirdhana ganador en 1912, Etra de 1926, que en su primer año de regatas ganó 39 primeros premios, Aria de 1936 e Italia que, ese mismo año, obtuvo la medalla de oro en los Juegos Olímpicos. Entre sus barcos de mayor eslora hay que recordar al 12 m FI Emilia (1929), cuyo aparejo de goleta fue su característica más original durante muchas décadas; la goleta Jetta (1931) y los más recientes Levantades II (1960) y Corsaro II (1961), gran barco de regatas de la marina militar italiana, ambos diseñados por Sparkman & Stephens.

También construyeron "lanchas automotoras", como se llamaban entonces a las primeras motoras del siglo XX así como grandes yates de desplazamiento, como Mizar (1932), La Madonnina (1938) o Lady Sara (1964).

COSTAGUTA SHIPYARD

The Costaguta brothers: Ugo, Attilio and Mario (the fourth, Cesare, never worked at the yard) were a family of recreational boat builders and designers who worked in Liguria between 1894 and 1974, when the shipyard was incorporated in the Nordcantieri shipyard, which built the range of offshore cruising yachts called Koala.

Ugo built his first sailing yacht at the age of 16 and shortly afterwards he had the luck to meet count Enrico d'Albertis, great Italian yachting patron, owner of the yawl Corsaro and expert on Columbian issues. He commissioned Ugo's first important order: the construction, in 1893, of the exact replica (according to the information of the time) of Columbus's three caravels, in scale 1:20. The following year, the first real sailing yacht, Drafin, of the marquis Cattaneo di Belforte, was launched and Ugo, together with his brother, established the shipyard Attilio & Ugo Costaguta in the marina of Voltri, at the time a small town west of Genoa and today part of the city.

Right from the start, Ugo's construction and Attilio's naval design abilities placed the yard among the best in Italy.

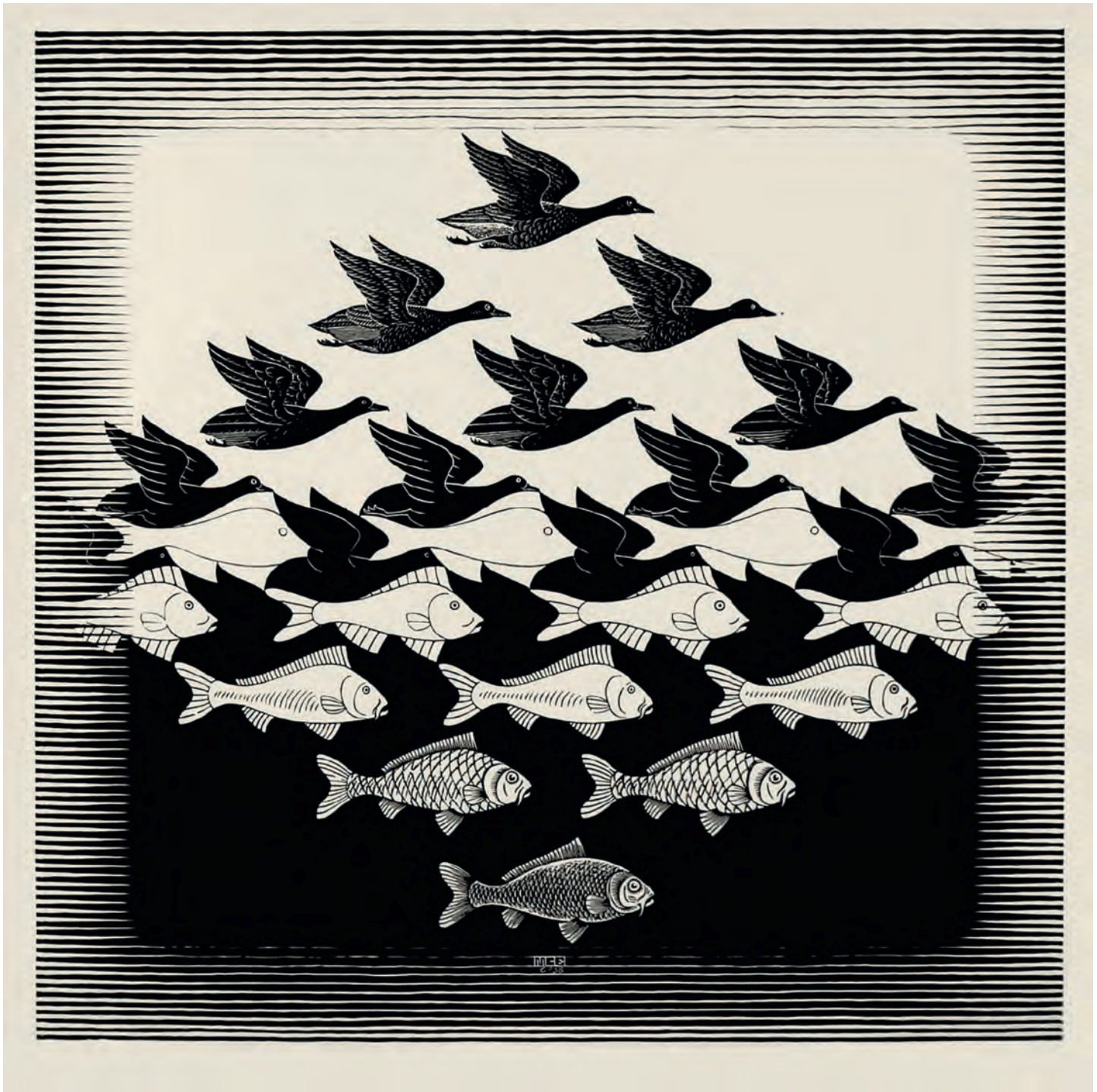
Ugo died young, in 1903, and Attilio gave way to his younger brother Mario, a great designer and author of some of the yard's most famous yachts. Ugo, Attilio and Mario built race yachts of all categories, for the members of the Italian nobility and high bourgeoisie. People as duke of Abruzzi, counts Bruzzo and Gherardesca, lawyer Bruzzone and senator Agnelli, whose names are all related to the most important regattas of the time.

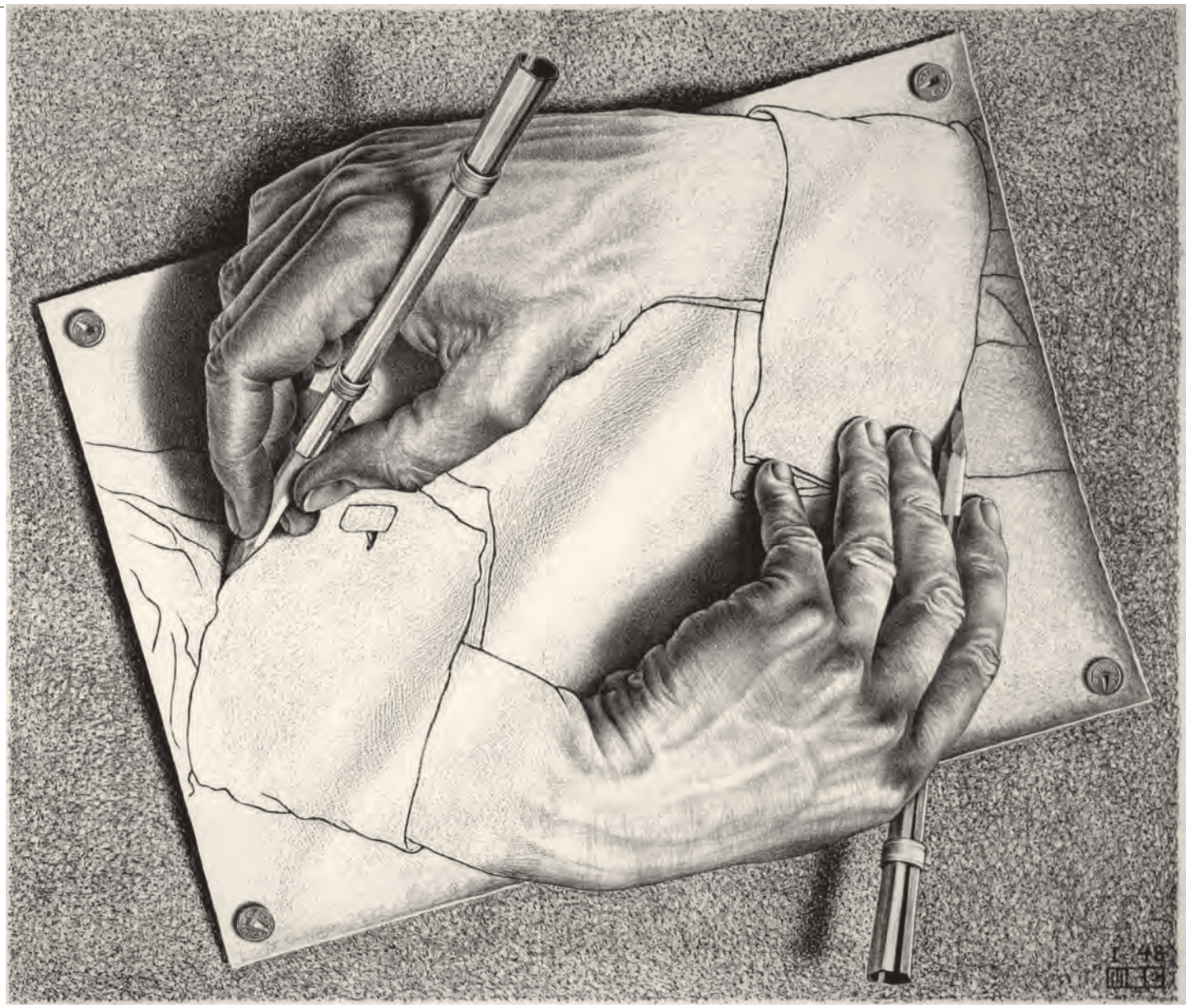
The Costaguta brothers designed and built very famous boats, including 10-ton Artica, which won the France Cup in 1902, 8M FI Ondina, Italian Cup champion in 1911, Sirdhana winner in 1912, Etra (1926), which won 39 first places in its first year after launch, Aria (1936) and Italia, which, that same year, won the gold medal at the Olympic Games.

Among yachts of great lengths, let's not forget 12M FI Emilia (1929), whose schooner rigging was one of her most original features for many decades; schooner Jetta (1931); and the most recent Levantades II (1960) and Corsaro II (1961), great race yacht of the Italian Navy, both designed by Sparkman & Stephens. They also built motorboats as well as great displacement yachts, including Mizar (1932), La Madonnina (1938) and Lady Sara (1964).

ESCHER
El orden dentro del caos

Mauritius Cornells Escher (Holanda 1898-1972), es un genio del arte gráfico difícil de catalogar y definir, siendo mundialmente conocido como el maestro de las figuras y de los mundos imposibles y el creador de las más sorprendentes ilusiones ópticas.





Hay quién ve en sus obras una pasión por las matemáticas, por la geometría, mientras que otros resaltan su etapa como estudiante de arquitectura. Los hay también que hablan de él como un soñador que traslada a sus obras sus visiones nocturnas, su obsesión por rellenar el espacio, por crear planos sucesivos y alternativos, por la transformación, por el trampantojo, por el contraste total entre el blanco y el negro. Pero si hay algo en lo que todos coinciden es en su gran maestría como artista gráfico, actividad en la que se inició en 1919, de la mano de su profesor Samuel Jessurun de Mesquita, notable artista gráfico de la época. Italia y España, especialmente Granada, fueron fuentes de inspiración de este gran artista que llegó a decir que "Solo quienes intentan lo absurdo lograrán lo imposible". Y él así lo hizo, creando escaleras que no llevan a ninguna parte, esferas con personajes atrapados en ellas, manos que se dibujan la una a la otra, lagartijas que abandonan el papel para regresar de nuevo a él, pueblos imposibles, pájaros que acaban mutándose en peces, coloridas imágenes que parecen salidas de un caleidoscopio.... Una larga y prolífica carrera que le llevó a crear 448 litografías y xilografía y más de 2.000 dibujos y bocetos, además de ilustrar libros, billetes, sellos, ex-libris, realizar grandes murales y mucho más.

La exposición que ahora visita las instalaciones del Museo Marítimo de Barcelona, ocupando un espacio tan vinculado al mar como es el de las Drassanes o Atarazanas, está compuesta por más de 200 piezas, entre las que destacan las obras maestras de su etapa surrealista como Mano con esfera reflectante, Lazo y unión, Relatividad y Belvedere, así como diversos montajes en los que el visitante puede sumergirse en la obra de Escher, pasando a formar parte temporal de la misma.

ESCHER DIJO "SOLO QUIENES INTENTAN LO ABSURDO LOGRARÁN LO IMPOSIBLE". Y ÉL ASÍ LO HIZO, CREANDO ESFERAS CON PERSONAJES ATRAPADOS EN ELLAS, MANOS QUE SE DIBUJAN LA UNA A LA OTRA, PÁJAROS QUE ACABAN MUTÁNDOSE EN PECES…

DRASSANES REIALS

EL MEJOR DE LOS ENTORNOS

Si hay un edificio realmente singular y de gran valor histórico y arquitectónico en la ciudad de Barcelona, ese es el de las Drassanes Reials, o sea el de las Atarazanas reales que, como su nombre indica, estuvo durante siglos dedicado a la construcción naval y que representa uno de los monumentos de estilo gótico civil más importantes de cuantos se conservan. Considerado Monumento Histórico Artístico Nacional desde 1976, este conjunto arquitectónico, que en su momento conectaba directamente con el mar, comenzó a ser construido en el siglo XIII y se fue ampliando a lo largo de los años. De su larga época como atarazanas, al servicio de la Corona de Aragón, hablan por sí solos los techos que, desde el exterior, asemejan a los cascos invertidos de las galeras que allí se construían o reparaban. Hasta mediados del siglo XVIII, la actividad fue incesante, ocupando, de forma directa o indirecta, a miles de personas, siendo un importante motor de la economía barcelonesa. Después de la Guerra de Secesión de 1714, su uso pasó a ser el de maestranza y caserna hasta que, en 1936 fue cedido a la ciudad que, en el año 1941, fijó en él la sede del Museo Marítimo de Barcelona.



La sala Gran, que es la que alberga la magnífica exposición de la obra de M.C. Escher - realizada por Arthemisia, Evolucionarte y el Museo Marítim de Barcelona, en colaboración con The M.C. Escher Foundation y con el apoyo del Ayuntamiento y la Diputación de Barcelona - data concretamente del siglo XVI, con posteriores prolongaciones en el XVII y XVIII. Se trata de una sala hipóstila de 1.700 m2 de ocho naves, que mantiene el estilo gótico original y está dotada de grandes ventanales y techo de madera. Debido a su gran superficie y a sus magníficas condiciones para este tipo de actividad cultural, está previsto que sea sede de otros eventos de similar interés y magnitud.

mmb.cat

THE BEST LOCATION

If there is a building truly unique and of great historic and architectonic value in the city of Barcelona, it is the Drassanes Reials, the city's old royal shipyards, devoted for centuries to ship building, it represents one of the most important Gothic style civil monuments preserved to date. Declared National Artistic Historic Monument in 1976, the construction of this architectonic complex, which at the time was directly connected to the sea, begun in the 13th century and expanded over the years. The ceilings resemble the inverted hulls of the galleys that were built and maintained in the Royal Shipyards, at the service of the King of Aragon. Until the mid-18th century, it was characterized by uninterrupted activity, directly or indirectly employing thousands of people, thus representing an important economic engine for the city of Barcelona. However, after the 1714 war, it was employed as barracks and arsenals for the artillery. In 1936, it was given to the city and, since 1941, it has been hosting the headquarters of the Maritime Museum of Barcelona.

The Grand lounge, which houses the beautiful exhibition on M.C. Escher's works - which is organized by Arthemisia, Evolucionarte, and the Maritime Museum of Barcelona, in collaboration with The M.C. Escher Foundation and the support of the City Council and Provincial Council of Barcelona - dates back to the 16th century and was extended in the 17th and again in the 18th century. It is a hypostyle 1,000-square-metre room with eight naves that preserves its original Gothic style and features large windows and wooden ceiling. Due to its spaciousness and ideal features to carry out this sort of cultural activities, it is expected to host numerous events of similar magnitude and interest in the future.

mmb.cat



ESCHER
Order within chaos

Mauritius Cornells Escher (The Netherlands 1898-1972) is a hard to define graphic arts genius, renowned worldwide as the master of impossible shapes and worlds and the creator of the most astonishing optical illusions.



ESCHER SAID "ONLY THOSE WHO ATTEMPT THE ABSURD WILL ACHIEVE THE IMPOSSIBLE". AND THAT'S EXACTLY WHAT HE DID, CREATING SPHERES WITH FIGURES TRAPPED INSIDE THEM, HANDS THAT DRAW ONE ANOTHER, BIRDS THAT TURN INTO FISH…

Many see in his work a great passion for mathematics and geometry, whilst others emphasise his years as a student of architecture. There are also people who say he is a dreamer who reflects in his works his night visions, as well as his obsession for filling the void, for creating consecutive and alternative levels, for transforming, for creating trompe-l'oeils, for the contrast between black and white. But there is something on which they all agree, that is his mastery as a graphic artist, activity he begun in 1919 under the guide-ship of his professor Samuel Jessurun de Mesquita, outstanding graphic artist of the time. Italy and Spain, especially Granada, were a great source of inspiration for this outstanding artist who said "Only those who attempt the absurd will achieve the impossible". And that's exactly what he did, creating staircases that take you nowhere, spheres with figures trapped inside them, hands that draw one another, lizards that abandon the paper to subsequently return into it, surreal villages, birds that turn into fish, colourful images that seem to come out of a kaleidoscope… A long and prolific career during which he created 448 lithographies and woodcuts and more than 2,000 drawings and sketches, in addition to illustrating books, bills, stamps, bookplates, creating large murals and much more.

The exhibition that is now on show at Barcelona's Maritime Museum occupies an area closely related to the sea, the Drassanes, the city's old shipyards. Comprised of more than 200 pieces, the exhibition includes masterpieces of his surrealistic period, such as "Hand with reflecting sphere", "Bond of union", "Relativity", and "Belvedere", as well as several installations that allow visitors to enter Escher's work, temporally becoming part of it.

SISTEMAS DE MEDICIÓN
Cambios en el CRF MK II para 2022

Como es sabido, el CRF (Classic Rating Formula) es el sistema de medición utilizado por la CYOA (Classic Yacht Owners Association), organización que agrupa a la mayoría de barcos clásicos en EE.UU.

Según informaciones del Comité Técnico de la CYOA, la temporada de 2020 ha sido corta por las limitaciones del Covid-19 y el análisis de los escasos datos recogidos en las regatas que han podido celebrase no ha revelado nada especial en cuanto a factores que puedan aconsejar modificaciones en el sistema. Teniendo esto en cuenta, las fórmulas y factores utilizados para calcular los CRF 2020, se han mantenido sustancialmente iguales para 2021 y los certificados han sido actualizados con mínimos cambios. Sin embargo, para 2022, la organización contempla ya algunas posibles medidas que pueden suponer pequeños cambios en los certificados y mediciones, entre ellas las siguientes:

~ Revisar la corrección por calado, con especial atención a las orzas móviles. Un calado profundo es ciertamente beneficioso en ceñidas y traveses y las orzas móviles tienen la ventaja de que pueden subirse y reducir así superficies innecesarias en los apéndices en rumbos portantes. El efecto en los "ratings" de calados inusualmente profundos es sustancial y será considerando en el CRF 2022.

~ En casi todos los barcos, pero no en todos, el material del lastre suele ser plomo. Tener en cuenta la menor densidad de los lastres de hierro podría mejorar la exactitud de la Corrección de Estabilidad y dar un pequeño beneficio en su "rating" a los barcos que los lleven.

~ Las nuevas velas "gemelas" ("tweener sails") están demostrando ser más eficaces que los génovas y más manejables que los Código 0, gracias a la curvatura o embolsamiento en sentido vertical. Están popularizándose entre los navegantes de crucero y la lógica dice que pronto podrían ser tenidas en cuenta como una opción para la regata. Para 2022, los barcos que declaren velas de este tipo verán afectado su "rating" por un factor a determinar, referido a la superficie vélica medida o considerada en rumbos portantes.

~ Del mismo modo, los materiales y sistemas modernos de construcción de velas permiten perfiles y embolsamientos sustancialmente más agresivos que los típicos de los barcos clásicos, lo cual puede suponer una ventaja adicional, tanto en mayores como en spinakers. El sistema de medición deberá tener en cuenta esta circunstancia para que se vea también reflejada en los "ratings" de 2022.

Texto por Manolo Nadal de Uhler.

RATING SYSTEMS
Changes in the CRF MK II 2022

As it is well known, the CRF (Classic Rating Formula) is the rating system used by the CYOA (Classic Yacht Owners Association), organization that gathers most classic yachts in the US.

According to the information provided by the CYOA's Technical Committee, the 2020 season was cut short by Covid-19 restrictions, and analysis of the limited data collected during the races that were held has not revealed any special factor that may suggest the need to change the system. With this in mind, the rating formulae and factors used in calculating CRF 2020 ratings have been maintained substantively unchanged for CRF 2021 and the certificates have been updated slightly. However, for 2022, the organization is already considering some measures that could lead to small changes to the certificates and ratings, including:

~ Revisiting the draft correction, with special attention paid to centreboards. Deep drafts are certainly fast upwind and reaching, and centreboards do have an advantage in that they can retract their boards and reduce unneeded appendage area downwind. The effect on rating of unusually deep draft is substantial, and it will be reviewed in the CRF for 2022.

~ The Ballast in most, but not all, boats is normally made of lead. Accounting for the lower density of iron ballasts would improve the accuracy of their calculated Stability Correction and provide a small rating benefit to them.

~ Newly developed free flying 'tweener' sails are proving to be faster than genoas and easier to manage than Code 0's, thanks to their vertical roach. They are increasingly popular among cruising sailors, so common sense says that they could be allowed as an option for racing as well. For 2022, boats that choose to declare one of these sails will likely have their rated downwind sail area increased by an appropriate factor.

~ Likewise, modern sailmaking methods and materials can support roach profiles that are substantially more aggressive that those that have been typical of the classic fleet, thus representing an additional advantage both for main sails and spinnakers. The rating system must consider this circumstance and reflect it in CRF 2022.

Text by Manolo Nadal de Uhler.


©Antigua Classic Yacht



VELA LATINA, ENCUENTRO EN PORTOCOLOM

La vela latina sigue viva en Baleares, tal como ha quedado una vez más demostrado en Mallorca, al reunirse 19 embarcaciones, entre botes y llauds, para participar en un evento no competitivo organizado por el Club Náutico de Portocolom.

El objetivo era reunirse para disfrutar, durante dos jornadas, del placer de navegar y de compartir experiencias con otros apasionados de la vela latina. A la flota local, que mantiene siempre viva esta forma tradicional de navegar, vinieron a unirse seis embarcaciones procedentes del C.N. Cala Gamba, otra del C.N. del Arenal y una más de Palma. Una buena iniciativa fue la de invitar a los regatistas infantiles y juveniles de Portocolom a embarcarse para conocer de cerca como se maniobra con este tipo de aparejo ya que, tal como manifestó el presidente del Club, D. Climent Garau: *"Contamos con un equipo de regatas muy consolidado y con grandes inquietudes y hemos querido enseñarle que existe otro tipo de navegación a vela, más allá del Optimist"*. En este sentido, hay que destacar que el propio club está haciendo restaurar una embarcación de vela latina, labor encomendada al mestre d'aixa Joan Xifré quién, para la ocasión, prestó su propio bote para embarcar en él a los jóvenes navegantes.

"Este año ha sido simplemente una prueba, que esperamos poder consolidar fijando unas fechas anuales, para este encuentro en Portocolom, en el calendario de la vela latina mallorquina" sigue manifestando el presidente quién asegura a su vez que para ello resulta básico seguir contando con la colaboración del Club Náutico de Cala Gamba, institución que nunca ha cesado de promover la Vela Latina. Bernat Oliver, patrón del Callao, la embarcación más antigua de la flota al ser del año 1893 declaraba, por su parte *"creo que con esta iniciativa de la Asociación de Vela Tradicional de Portocolom, salimos todos ganando al recuperarse una tradición propia de esta bella bahía, lugar idóneo para la navegación a vela"*. Este sentimiento era plenamente compartido por Tomeu Maimó, ex comodoro del CNP quién explicaba la vinculación del mismo, fundado en *1960, con la vela latina. "Llegamos a aparejar una flotilla de hasta 15 botes y a celebrar un buen número de regatas y esto es algo que, ante el placer que nos produce a gente mayor como yo el ver a jóvenes regatistas disfrutar de algo tan nuestro como es la vela latina, no podemos permitirnos volver a perder"*. **cnportocolom.com**

LATEEN SAILING, EVENT IN PORTOCOLOM

Lateen sailing is still alive in the Balearic Islands, as proven by the event held in Mallorca that was attended by 19 vessels, comprising "botes" and "llauds". Organized by Club Náutico de Portocolom, the goal of the two-day event was to enjoy the pleasure of sailing and sharing experiences with other lateen sail enthusiasts. The local fleet, which keeps this traditional way of sailing alive, was joined by six vessels from C.N. Cala Gamba, one from C.N. Arenal, and another from Palma. During the event, the organization had the clever idea to invite the young sailors of Portocolom to board these classic jewels and discover from up close how to manoeuvre this type of rigging. As the president of Club Náutico de Portocolom, D. Climent Garau, *said: "We have a very strong racing team, always willing to learn new things, which is why we thought it would be interesting to teach them that there are other ways of sailing besides Optimists"*. In this respect, it is worth mentioning that the club itself is renovating a lateen sailboat. Joan Xifré, ship carpenter who for the occasion lent his own lateen sailboat to board the young sailors, is in charge of the restoration works.

"This year's event was simply a trial, but we hope we will be able to consolidate it, confirming an annual date to hold the event in Portocolom and introduce it in the Mallorca lateen sail calendar" says the President of the Club, and he adds that to do so it is paramount to be able to rely on the collaboration of Club Náutico de Cala Gamba, institution that has always supported lateen sailing. Bernat Oliver, skipper of Callao - built in 1893, the oldest boat of the fleet - believes that *"the event promoted by Portocolom Traditional Sailing Association is a win-win situation for everyone, as it recovers a typical tradition of this beautiful bay, ideal ground for lateen sailing"*. Tomeu Maimó, ex commodore of the CNP could not agree more, as he explained how the Club has been closely involved in lateen sailing since its establishment in 1960. *"In the past, we have had a fleet of up to 15 boats and we have held numerous regattas. Seeing how these young sailors enjoy something as traditional as lateen sailing, confirms our belief that this way of sailing is something we have to cherish and preserve"*.

SITGES CLÁSICA
UN MARCO ÚNICO

Una población con tanta tradición marinera como Sitges, nacida como poblado de pescadores, no podía dejar de rendir su particular homenaje a los barcos clásico que aún navegan por nuestras aguas. Nace así la Sitges Clásica regata que, con base en el puerto de Aiguadolç, se celebrará del 30 de julio al 1 de agosto, acogiendo a las flotas de Época, Clásicos y Big Boats, según el reglamento del CIM. Será un verdadero placer disfrutar de las bellas imágenes de estos antiguos y bellos barcos compitiendo frente al incomparable marco del Museo Cau Ferrat, donde se mantiene siempre vivo el latido del poeta Santiago Rusiñol. Espectáculo y emoción en el mar, animación en tierra, dónde un "Village" acogerá a participantes y visitantes, e historia a raudales, tanto la de los barcos que compiten como la de la muy marinera, cosmopolita y modernista villa de Sitges.

sitgesclassic.com

SITGES CLÁSICA
A UNIQUE SETTING

A town with a long marine tradition such as Sitges, originally a fishing village, had to pay homage to the classic boats still sailing our waters. And this is how Sitges Clásica regatta was born. Hosted at Aiguadolç port, it will be held from July 30 to August 1, welcoming the Vintage, Classic and Big Boats fleet, according to CIM rules. Witnessing the mesmerizing images of these old, beautiful boats competing with the impressive Museo Cau Ferrat in the background - in which the poetry of Santiago Rusiñol is kept alive - will be a true pleasure. This regatta will guarantee thrilling performances at sea and a lively atmosphere on land, where the Village will welcome participants and visitors, and plenty of history will be on display, both on board participating yachts and across the marine, cosmopolitan, and modernist town of Sitges.

sitgesclassic.com





VARADOR 2000 PATROCINA A CARLOS MANERA EN LA MINI TRANSAT 21

"Estoy aprendiendo muchísimo en todos los aspectos: navegación, regulación del sueño, alimentación, resolución de problemas técnicos a bordo, etc. sintiéndome cada día más animado y optimista de cara al reto que supone mi participación en la Mini Transat 2021". Así de positivo e ilusionado se manifiesta Carlos Manera quién a bordo del mini Varador 2000, un Nacira 650 construido por el astillero FR Nautisme, está llevando a cabo un programa de entrenamiento y competición, primero por el Mediterráneo y luego por aguas de la Bretaña francesa, para ir tomando contacto con las condiciones de navegación propias del Atlántico, mucho más duras y exigentes. De momento ha participado en seis regatas preparatorias, cuatro de ellas en el Atlántico. Carlos afirma sentir que tanto él como su barco Varador 2000 están a punto para enfrentarse al reto de la Mini Transat.

Por su parte, Xiqui Mas, Director General de Varador 2000 comenta que "este proyecto es una apuesta por la juventud y por la formación de los regatistas del futuro. Una regata como la Mini Transat no es solo una aventura sino una experiencia única, de esas en las que se curten los mejores. Hay que ser mentalmente muy fuerte para embarcarse en un velero de 6,5 metros a cruzar el Atlántico en solitario. Fuerza mental y, además, resistencia física, pericia técnica y trabajo bien hecho, cualidades que en Varador 2000 valoramos enormemente, pues forman parte de nuestro ADN industrial".

La flota participante en la Mini Transat 2021 zarpará del puerto francés de Les Sables d'Olonne el 26 de septiembre para arribar a la caribeña isla de Guadalupe tras haber recorrido 4.050 millas y haber efectuado una escala en el canario puerto de Santa Cruz de La Palma.

La presentación oficial de este patrocinio tuvo lugar, el pasado mes de abril, en las instalaciones de Mataró Marina Barcelona, perteneciente al grupo Varador 2000.

varador2000.com

VARADOR 2000 SPONSORS CARLOS MANERA FOR THE MINI TRANSAT 21



"I am learning a lot in all aspects: navigation, regulation of sleep, nutrition, on-board technical problem solving, etc. feeling, day after day, more enthusiastic and optimistic with regards to the great challenge that represents my participation in the Mini Transat 2021". These are the words of Carlos Manera who - on board mini Varador 2000, a Nacira 650 built by FR Nautisme boatyard - is carrying out a training and competition programme, first in the Mediterranean and then in the waters off the coast of Brittany, France, to get acquainted with the harsher and more demanding weather conditions of the Atlantic Ocean. To date he has participated in six preparatory races, four of which in the Atlantic. Carlos says that both him and his boat Varador 2000 are more than ready to face the challenge of the Mini Transat.

Likewise, Xiqui Mas, Managing Director of Varador 2000 says "with this project we focus on youth and on training the yachtsmen of the future. A race like the Mini Transat is not only an adventure, but also a unique experience that forms the best. One must have a strong mental health to board a 6.5-metre sailing boat and cross the Atlantic solo. Mental strength to which we must add physical endurance, technical skills, and good working methods, all qualities we highly value at Varador 2000 as they are part of our industrial DNA".

The participating fleet of the Mini Transat 2021 will set sail from the French port of Les Sables d'Olonne on September 26 and head to the Caribbean Island of Guadalupe. A 4,050-mile course with a stop in the Canary Islands in the port of Santa Cruz de La Palma.

The official presentation of this sponsorship was hosted last April at the facilities of Mataró Marina Barcelona, which belong to Varador 2000 group.

varador2000.com



30 y 31 de julio y 01 de agosto

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 "Club de Mar" Sitges, Puerto de Sitges Aiguadolç, Ajuntament de Sitges, CIM y RANC.

REI EN JAUME, REGATA DE ALTURA ABIERTA A CLÁSICOS

La 35ª edición de la Regata Rei en Jaume, cuyo recorrido Salou (Tarragona) - Santa Ponsa (Mallorca) recrea el efectuado en 1229 por el propio Rey Jaime I para conquistar la isla, decidirá a los ganadores del Circuito de Regatas de Altura 2021. Sus fechas de celebración, del 9 al 11 de septiembre, hace que la Regata Rei en Jaume, organizada por el Club Náutico Santa Ponça y el C.N. Salou, sea la que ponga punto final a este importante circuito promovido por Difusión Náutica, cuyo calendario está compuesto a su vez por la Regata Bahía de Pollença (mayo), Sitges-Ciutadella (junio) y Ruta de la Tramuntana (julio). El desarrollo de la travesía se podrá seguir en directo a través de la página web del Club Náutico Santa Ponça - www.cnsp.es - gracias al sistema de sailing tracking instalado en cada barco participante. Cabe recordar que las embarcaciones clásicas formarán su propia clase y que existe un premio especial para quién logre batir el récord vigente de 16 horas y 20 minutos, establecido por el Gymir de Manuel Codina en el año 2017. **cnsp.es**



REI EN JAUME, OFFSHORE REGATTA OPEN TO CLASSIC BOATS

The 35th edition of the Rei en Jaume Regatta, whose Salou (Tarragona) - Santa Ponsa (Mallorca) course evokes the journey undertaken by King Jaime 1st in 1229 to conquer the island of Mallorca, will be crucial to decide the winner of the 2021 Offshore Regatta Circuit. Held from September 9 to 11, the Rei en Jaume Regatta, organized by Club Náutico Santa Ponça and C. N. Salou, will be the last race of this important Regatta Circuit organized by Difusión Náutica and whose calendar comprises the following races: Bahía de Pollença (May), Sitges-Ciutadella (June) and Ruta de la Tramuntana (July). The race can be followed live on the website of Club Náutico Santa Ponça - www.cnsp.es - thanks to the sailing tracking system each participating yacht will be equipped with. It is worth mentioning that classic vessels will make up their own class and that there will be a special prize for the sailboat that beats the current record of 16 hours and 20 minutes set by Gymir of Manuel Codina in 2017.

JAVIER ROMERO AZNAR

El pasado mes de febrero falleció a los 82 años Javier Romero Aznar, incansable regatista y medidor, en su casa de San Jorge (Ferrol) en un desafortunado accidente doméstico.

Javier Romero desarrolló una brillante carrera en la Armada, en la que alcanzó el grado de Capitán de Navío Ingeniero. Amante desde siempre de la mar y de la vela, su afición y su sólida preparación técnica le llevó a formarse como Medidor y a colaborar activamente con la RFEV, como Medidor Jefe de la misma. En 1990 fue el artífice de la implantación en España del Sistema ORC (IOR e IMS), desarrollando un ímprobo trabajo que llevó a nuestro país a ser uno de los líderes mundiales en Crucero y a él mismo a ser ampliamente reconocido en los organismos internacionales. Finalizada esta etapa siguió midiendo barcos con su habitual rigor y exactitud y formando parte de los Comités de Medición en numerosas regatas, entre las que no faltaron las de Vela Clásica.

Compartió su pasion por la vela con la afición al senderismo, que no dejó de practicar hasta fechas inmediatamente anteriores a su fallecimiento. La sierra de Tramontana de Mallorca (su residencia habitual) y el Camino de Santiago fueron sus escenarios preferidos.

La familia de la vela pierde con Javier a uno de sus clásicos, a una persona magnifica y cordial, a un gran amigo.



Last February, Javier Romero Aznar, tireless yachtsman, and official measurer, passed away at age 82 in his home in San Jorge (Ferrol), due to an untoward domestic accident.

Javier Romero had a brilliant career in the Spanish Navy, reaching the rank of Ship Captain Engineer. A sea and sailing enthusiast, his passion and high degree of technical skills brought him to become an official measurer and actively cooperate with the RFEV (Royal Spanish Sailing Federation) as Head Measurer. In 1990, he was the promoter of the use of the ORC System (IOR and IMS) in Spain. He carried out thorough work that led Spain to become one of the leading countries in the Cruiser category and made him widely renowned internationally. Once this stage of his life was over, he kept measuring boats with his well-known rigour and thoroughness as part of the Measuring Committee in numerous competitions, including Classic regattas.

In addition to being a sailing enthusiast, he also loved hiking, an activity he carried out until shortly before his death. The Tramontana Mountain range in Mallorca (his residence) and the Santiago Way were his favourite scenarios.

The sailing family loses one of its veterans, a lovely man, and a great friend.



©CRISTINA BALCELLS

IV VELA CLÀSSICA COSTA BRAVA CLUB NÀUTIC DE ESTARTIT, PERFECTO ANFITRIÓN

Entre el 10 y el 13 de junio se ha desarrollado la cuarta edición de la Regata Vela Clásica Costa Brava en el Club Náutico del Estartit, primera prueba puntuable de la Copa de España de Veleros Clásicos. Los coletazos de la pandemia y un fin de semana anterior de mal tiempo, impidieron que algunos barcos, españoles y franceses, que se habían preinscrito pudieran acudir a esta cita. El viento, a su vez, jugó otra broma de mal gusto, al tener el Comité que anular las dos primeras pruebas por su escasez, una vez que los barcos ya habían tomado la salida y completado casi la mitad del recorrido. Pero todas estas dificultades no hicieron más que poner de relieve la gran hospitalidad de esta entidad, así como el entusiasmo y la ilusión que todos los miembros del Club Náutico del Estartit, desde el Presidente hasta los marineros que ayudaban en las maniobras de puerto, ponen en sus respectivas tareas. Una vez más, todos los participantes quedaron encantados por la acogida recibida y por lo espectacular del entorno, tanto en puerto como en el campo de regatas. Las fotos lo pueden atestiguar: la regata del Estartit tiene un encanto que la situará entre las mejores, en cuanto las flotas de Barcelona y del Rosellón francés logren coincidir aquí. Afortunadamente, el último día la regata pudo desarrollarse correctamente, brindando emocionados desafíos entre el Bartal y el Nerissa - que quedaron clasificados por este orden, siendo Sabardissa II el tercero entre los clásicos - y entre el Pandia y el Lourdes, en Espíritu de Tradición. En la entrega de premios hubo también una breve ceremonia de presentación a la flota de la Copa de España de Veleros clásicos.

velaclassicacostabrava.com

IV VELA CLÀSSICA COSTA BRAVA CLUB NÀUTIC DE ESTARTIT, IDEAL HOST

Between June 10 and 13,the fourth edition of the Regata Vela Clásica Costa Brava was held at Club Náutico del Estartit, the first race to count towards the Copa de España de Veleros Clásicos (Spanish Classic Yachts Cup). The pandemic and the bad weather on the previous weekend prevented some of the Spanish and French boats registered to take part. Additionally, the lack of wind forced the Committee to cancel the first two races when the boats were already halfway through the course. But all these adversities did nothing but highlight the great hospitality of the organizers, as well as the enthusiasm that all the members of Club Náutico del Estartit put in their work, from the President to the marina staff that helped during mooring manoeuvres. Once again, all participating yachts were delighted with the hospitality and with the mesmerizing surroundings, both on land and at sea. The photos confirm it: the Estartit regatta has a charm that will undoubtedly place it at the top once the fleet from Barcelona and French Rosellón area are finally able to meet on the race course. Fortunately, the last day the fleet was able to race, offering exciting challenges between Bartal and Nerissa - who crossed the finish line in this order, followed by Sabardissa II in third place in the Classic category - and between Pandia and Lourdes in the Spirit of Tradition class. During the awards ceremony, the Copa de España de Veleros Clásicos (Spanish Classic Yachts Cup) was presented to the fleet.

velaclassicacostabrava.com

America's Cup
La era dorada de los doce metros

Llevamos ya un par de ediciones hablando de la clase métrica y, muy especialmente, de la larga y prolífica historia de los Doce Metros, historia que llega ahora a su punto álgido, al ser la clase elegida, en 1958, para disputar la reina de las regatas: la America's Cup. Dado el interés de este periodo, vamos a dedicarle dos capítulos, limitándonos por ahora a las décadas de los '50 y '60 del pasado siglo veinte.

Al terminar la Segunda Guerra Mundial, el deporte náutico cobró aliento en Europa mucho más rápidamente de lo que podríamos pensar y en los Estados Unidos nunca se dejó de practicar. Pero las cosas habían cambiado profundamente. El segundo conflicto mundial, desde el punto de vista náutico, acabó definitivamente con los grandes barcos de crucero y regata. De los primeros, una minoría consiguió sobrevivir bien que mal y de ellos muy pocos fueron cuidados por propietarios con las capacidades economicas adecuadas. De los barcos de regata de la clase J sólo quedaron los de construcción inglesa, pues los americanos fueron desguazados para utilizar sus materiales metálicos para el esfuerzo bélico y de los ingleses casi todos dejaron de navegar, menos el Shamrock V, que acabó bajo pabellón italiano como Quadrifoglio y así llegó hasta los años ochenta.

Muchos Doce Metros, como tantos otros barcos de las diferentes clases métricas, fueron a parar a Noruega y Suecia, este último pais neutral durante la guerra. A partir de 1948 en Noruega se disputaron algunas interesantes regatas de Doce Metros en las que participaron barcos como Vema III, Blue Marlin, Trivia (con el nombre de Norsaga) o Zinita. Todos ellos eran barcos que habían participado en las regatas de las temporadas inglesas de antes de la guerra y que ahora vivían una segunda juventud en aguas nórdicas. Sin embargo, las cosas iban a cambiar pronto para la Clase y de manera muy rápida y positiva, gracias a la America's Cup.

Durante más de diez años el interés por esta gran regata había permanecido dormido y parecía que nadie se proponía hacer revivir una competición que requería barcos de un tamaño y de un coste exorbitados. Además, lo que entonces estaba de moda eran las regatas de altura, que se corrían con barcos que podríamos llamar de crucero-regata, de gestión mucho más práctica y económica. Pero en 1956, a raíz de unas conversaciones entre John Illingworth y Henry Sears, Comodoro del Club de Yates de Nueva York, este último aceptó modificar el Acta de Donación de la Copa América, algo que sólo había pasado muy pocas veces en la historia, reduciendo de 86 a 44 pies el límite de eslora en flotación de los barcos participantes, al tiempo que se eliminaba la





Sceptre (1958).

obligación de que el barco desafiante llegara a Newport por sus propios medios, o sea navegando. Y así fue como, a mediados del año siguiente, el Royal Yacht Squadron votó la presentación de un Desafío inglés y el New York Yacht Club lo aceptó, decidiendo que la regata se disputaría entre dos 12 Metros Fórmula Internacional, entrando con ello esta Clase en una nueva época de gran brillantez, que la iba a transformar profundamente.

DÉCADA DE LOS '50 - ENFOQUES DIFERENTES

Resulta interesante e instructivo considerar la diferencia de enfoques que tuvieron ingleses y americanos para preparar el desafío de 1958, veintiun años después de la última regata con los Clase J. Los ingleses estudiaron varios modelos con pruebas en tanque de agua, con modelos diseñados por diferentes arquitectos navales, tales como David Boyd, James McGruer,

The golden age of the Twelve Metres

In the last couple of issues we have been talking about the metric class and especially about the long and prolific history of the Twelve Metres, a history that now comes to a crucial point as 1958 is the year in which it was chosen as the class to compete in the queen of races: America's Cup. Given the great interest of this period, we are going to devote it two articles in two different issues. In this issue we are going to focus on the 1950s and 60s.

Once World War II was over, in Europe, recreational yachting resumed faster than one would have expected, whilst in the US it never really stopped. But things had changed drastically. The second world war marked the end of the generation of large cruising and regatta yachts. Of the former, a short number survived, and of these very few were taken care of properly due to the lack of economic resources of their owners. The only J Class yachts that remained were the ones built in England, as the ones built in the US had all been scrapped to use the metal during the war. However, of the English yachts, most had stopped sailing except for Shamrock V, which sailed under Italian flag as Quadrifoglio and kept doing so until the 1980s.

Numerous Twelve Metres, as it occurred with many boats of different metric classes, ended up in Norway and Sweden; the latter had remained neutral during the war. Starting from 1948, 12M races were held in Norway with yachts including Vema III, Blue Marlin, Trivia (called Norsaga), and Zinita. These were all boats that used to participate in the regattas held before the war during the English racing seasons, and that were now living their second youth in northern waters. However, things were going to change greatly for the class thanks to America's Cup.

During more than ten years, the interest for this great race had lain dormant and it seemed as if nobody was going to be able to bring back to life a competition that required large, expensive boats. Moreover, back then offshore races were greatly on ague, competed



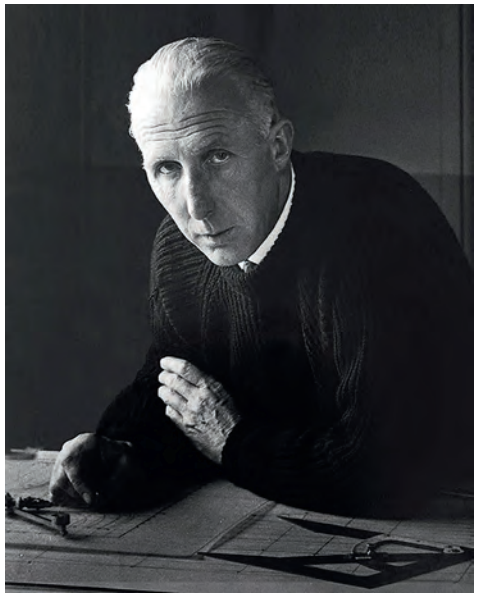
Columbia (1958).

with what we could define as cruiser-racer boats, easier to maintain and not as expensive. But in 1956, as a result of a conversation between John Illingworth and Henry Sears, Commodore at the New York Yacht Club, the latter accepted to amend the Deed of Gift of the America's Cup, which had only happened a few times in its history, reducing from 86 to 44 feet the waterline length of participating yachts, likewise the challenging boat no longer had to arrive to Newport by its own means, that is sailing. And that is how, halfway through 1957, the Royal Yacht Squadron voted on the presentation of the English challenge and the New York Yacht Club accepted it, deciding that the regatta would be competed between two 12M International Rule yachts. This led to the beginning of a whole new era that would deeply change the Twelve Metre class.

THE 1950S - DIFFERENT APPROACHES

It is quite interesting to take a look at the different approaches taken by the English and the Americans to prepare the 1958 challenge, twenty-one years after the last J Class regatta had been held. The English studied several models with water tank tests, designed by different naval architects, including David Boyd, James McGruer, Charles Nicholson, and Arthur Robb. Each one of them presented two different designs, a "classic" and a "revolutionary" one. At the end of the tests, in which the pre-war model Flika II was used as a benchmark, the "revolutionary" design by David Boyd was chosen. Named Sceptre, it was clear right from the first races against Flika II that it was not going to be easy for this new boat to beat the yacht designed by Jack Laurent Giles back in 1937. It is important to recall that Flika II had regularly lost against Vim before the war. Sceptre featured a large cockpit extended almost to the mast and that was meant to lo-

Charles Nicholson y Arthur Robb. Cada uno de ellos participó en las pruebas con dos diseños diferentes, uno "clásico" y otro "revolucionario". Al final de las pruebas, en las que el modelo del Flika II de antes de la guerra funcionaba como término de comparación, salió elegido el diseño "revolucionario" de David Boyd. El barco que se construyó fue el Sceptre y desde las primeras pruebas de navegación contra el Flika II quedó claro que no le iba a resultar fácil ganar al antiguo barco diseñado por Jack Laurent Giles en 1937, y aquí cabe recordar que el Flika II había perdido regularmente contra el Vim en las regatas de antes de la guerra. El Sceptre se caracterizaba por una gran bañera que llegaba casi hasta el palo y servía para bajar el centro de gravedad del peso de la tripulación, idea que, por cierto, ya había tenido Francis L. Herreshoff en su Clase J Whirlwind de 1930. Por otro lado, entre los miembros del Sindicato que se creó para el desafío y entre la propia tripulación, pocos eran los que habían participado en anteriores ediciones de la Copa y, en cuanto a las velas, los ingleses no tenian aún un buen dominio del dacrón (que ellos siempre han llamado Terylene).
Por su parte, en el lado americano todo sucedía de forma diferente, al crearse varios sindicatos para preparar la defensa de la Copa. Tres barcos nuevos: Columbia - diseñado por Olin Stephens (y que repetía el



Para el desafío británico de 1958 se barajaron varios diseños, eligiéndose finalmente el de David Boyd (1902-1989) discípulo de William Fife III. A pesar de que su Sceptre no supuso peligro alguno para el defensor americano Columbia, fue nuevamente elegido para diseñar el barco Sovereign con el que los ingleses lanzaron su desafío en 1963. El Sceptre sigue aun navegando bajo la protección de una asociación que se ocupa de su conservación: sceptre1958.co.uk/

Several designs were considered for the 1958 British challenge, finally the one by David Boyd (1902-1989), apprentice of William Fife III, was chosen. Despite his boat Sceptre represented no risk to the American defender Columbia, he was chosen once again to design the 1963 English challenger Sovereign. Sceptre still sails today and is managed by an association in charge of her preservation: sceptre1958.co.uk/

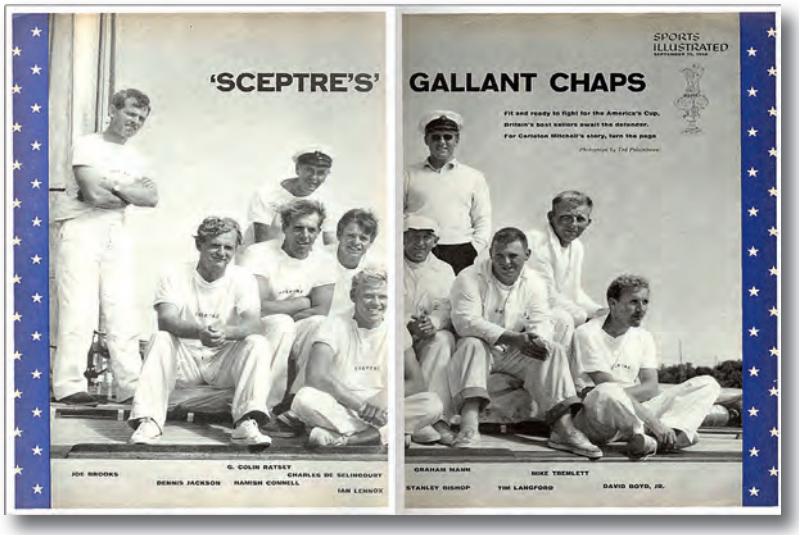


Vim (1957).

nombre del enorme defensor de la Copa de 1899, diseñado entonces por Nat Herreshoff) -, Weatherly - diseño de Philip Rhodes – y Easterner - de "Ray" Hunt – vinieron a añadirse al antiguo Vim, diseñado por Stephens antes de la guerra. Al cabo de las primeras regatas de selección, quedó claro que los mejores barcos eran el Columbia y ¡el Vim! Las siguientes regatas no aclararon del todo que el barco más moderno fuera el mejor pero, finalmente, se decidió usar el Columbia como Defensor, al conseguir mostrarse ligeramente superior con vientos de moderados a fuertes, que eran los previstos para las regatas de la Copa y, además, porque "¡no iban a enfrentarse a los ingleses con un barco diseñado veinte años atrás!". Bien hubieran podido hacerlo, a la vista del resultado final en el que Columbia se impuso al Sceptre por 4 a 0, con diferencias de tiempos de entre tres y cinco minutos. Resulta obligado mencionar que los americanos, en todos sus sindicatos, disponían de gente que se había curtido en los antiguos Clase J, personas del calibre de Briggs Cunningham (inventor de la famosa maniobra de la botavara, patrón del Columbia), Emil Jr. "Bus" Mosbacher, patrón del Vim, Cor-

wer the centre of gravity of the weight of the crew, an idea that Francis L. Herreshoff had already used in his J Class Whirlwind in 1930. On the other hand, among the members of the recently created English Syndicate and crew there were few who had participated in previous editions of the America's Cup and, as for sails, the English still did not have a good mastery of terylene sails.

On the American side everything was different, as several syndicates were created to choose de Cup's Defender. There were three new boats - Columbia, designed by Olin Stephens (which had the same name as the huge 1899 Cup Defender designed by Nat Herreshoff); Weatherly, designed by Philip Rhodes; and Easterner, of "Ray" Hunt - and the Vim, designed by Stephens before the war. After the first races, it was quite clear that the best boats were Columbia and Vim! Despite she didn't really stand out in the following races, Columbia was finally chosen as the Defender, as she was slightly better in moderate to strong winds, which were the ones expected for the America's Cup. Moreover, "they were not going to face the English challenger with a boat designed more than twenty years earlier!". But they might as well have done so, considering the final result, in which Columbia imposed herself over Sceptre 4 to 0, with time differences ranging between 3 and 5 minutes. It must be said that all American syndicates' members



Joven y elegante tripulación la del Sceptre, llegados en 1958 a Newport con la ilusión de hacer regresar la Copa a Inglaterra. | Sceptre's young and elegant crew who had arrived at Newport in 1958 willing to take the Cup back to England.

had experience in the J Class, including personalities such as Briggs Cunningham (inventor of the famous boom manoeuvre and skipper of Columbia); Emil Jr. "Bus" Mosbacher, skipper of Vim; Cornelius Shields and his son Cornelius Jr.; and Arthur Knapp, skipper on Weatherly, all of whom would later become internationally renowned as great experts of the Twelve Metres of the America's Cup. Additionally, the Americans had already used terylene for the sails of the last winner of the America's Cup, J Class Ranger, and thus had had many more years to improve the material.

At different levels, this trend was maintained in all the challenges of the America's Cup that followed, which we will here resume:

1962 - AUSTRALIA ENTERS THE RACE

The amendment of the Deed of Gift, which removed the obligation for the challenging boat to reach the regatta by its own means, led to the first Australian challenger of the history of the America's Cup. For the first time ever, the challenger of the America's Cup was not English: even the president of the United States echoed the novelty, declaring his satisfaction as other nations took on the sport challenge. In 1960, the Sidney Yacht Squadron launched the challenge for Sir Frank Packer, who decided to buy the Vim, which, as we will see, played a very important role in this period despite its more than twenty years of age. The Gretel, the first challenger created in the southern hemisphere, was designed by Alan Payne for Sir Franck Packer, who named it after his wife. Payne carefully studied the Vim against which Gretel, after a painstaking service, showed its supremacy. A great number of sails and riggings were also tried out, widely using terylene sails, thanks to the "loophole" found by Australian layers in the Deed of Gift, which did not specify which parts of the Challenger had to be manufactured nationally. Moreover, the main deck on the Gretel was made of a new material that was not used much at the time: fibre-glass covered by wood; thus considerably reducing the weight of the higher parts.

On the American side, Weatherly by Rhodes, modified and skippered by "Bus" Mosbacher was fi-

MOST OF THE TECHNOLOGY DEVELOPED WITH THE TWELVE METRES, THANKS TO THE HUGE BUDGETS RELATED TO THE AMERICA'S CUP, WERE SOON ADOPTED BY THE RECREATIONAL BOATING INDUSTRY.

nelius Shields y su hijo Cornelius Jr., o de Arthur Knapp, patrón del Weatherly, de quienes se oiría hablar mucho en las siguientes décadas, refiriéndose a ellos como los grandes expertos de los Doce Metros de la Copa América. Además, los americanos ya habían introducido el dacron en las velas del último ganador de la Copa, el Clase J Ranger y habían tenido muchos años para mejorar y estabilizar este tejido. Estas pautas se repitieron, en grados diferentes, a lo largo de los siguientes desafíos de la Copa de los que vamos a realizar un breve resumen:

1962 – AUSTRALIA ENTRA EN LID

La modificación del Acta de Donación que canceló la obligación para los barcos desafiantes de llegar a la regata por sus propios medios, propició el primer desafío australiano de la historia de la Copa. Por primera vez en la historia de la Copa América, el desafiante no era inglés: incluso el Presidente de los Estados Unidos se hizo eco de la novedad, declarando su satisfacción por ver otras naciones intentar el desafío deportivo. En 1960 el Sidney Yacht Squadron lanzó el desafío para Sir Frank Packer y éste compró el Vim que, como vemos, tuvo un gran protagonismo también en esta época, cuando ya acumulaba más de veinte años en sus cuadernas. El Gretel, primer desafiante nacido en el hemisferio sur, fue diseñado por Alan Payne para Sir Franck Packer, de cuya esposa tomó el nombre. Payne estudió cuidadosamente el Vim frente al que el Gretel, tras una laboriosa puesta a punto, demostró ser superior. Se probaron a su vez una cantidad enorme de velas y aparejos, utilizando ampliamente el terylene o dacron, gracias al "agujero" que los abogados australianos encontraron en el Acta de Donación, que no especificaba qué partes del desafiante tenían que ser de fabricación y origen nacional. Además, el Gretel tenía la cubierta principal realizada con un nuevo material muy poco utilizado hasta ese momento: fibra di vidrio forrada de madera que disminuía, notablemente, los pesos en alto.

Por el lado americano, el Weatherly de Rhodes, modificado y patroneado por "Bus" Mosbacher ganó las regatas de selección del Defender, con alguna polémica con Co-

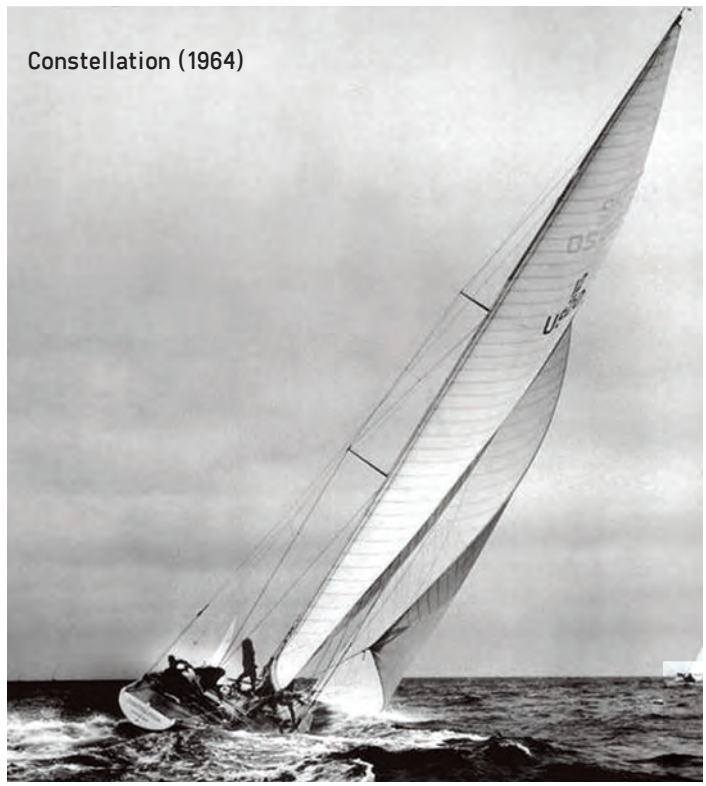
lumbia, también modificado, patroneado por Cornelius Shields Jr. Ambos equipos realizaron miles de horas de entrenamiento en match race, especialmente en las tácticas de salidas, algo tan primordial en las regatas de la Copa América.
A la hora de la verdad, Gretel causó onda impresión y muchos piensan que con más viento hubiera podido ganar al Weatherly y lo cierto es que la única regata que ganó el barco australiano se disputó con bastante viento. En ella, los americanos tardaron bastante más que los avezados australianos en izar el espi y así Gretel, que iba por detrás, aprovechó el retraso para acercarse, robarles el viento y pasarles con facilidad. En el barco americano, para colmo, se rompió el tangón, con lo cual aumentó la distancia con el australiano, pero en cuanto pudieron sustituirlo la distancia disminuyó, aunque sin conseguir anularla. Según algunos, esta rápida recuperación demostraría por sí sola la superioridad real del barco diseñado por Rhodes.
De todas formas, para evitar futuros problemas, los americanos precisaron que la nacionalidad del barco, según el Acta de Donación, se extendía a todos sus pertrechos (aparejo, velas y maniobra), así como a la tripulación.

1964 – SUPERIORIDAD AMERICANA

En 1962, el Club de Yates de Sidney se había adelantado por poco al Royal Thames Yacht Club, a la hora de presentar el desafío y los americanos, al aceptar el desa-

nally chosen as the Defender, not without controversies with Columbia, also modified, skippered by Cornelius Shields Jr. Both teams trained for thousands of hours in match race, especially in start line tactics, paramount in America's Cup races.
When the time came, Gretel made a really good impression and many believed that with more wind it could have beaten Weatherly. In fact, the only race won by the Australian boat was characterized by strong winds. During the above-mentioned race, it took the Americans much more to rise the spinnaker than the Australians, so Gretel, which was behind, took advantage of the situation to get close up, steal the wind, and easily take the lead. On top of that, the spinnaker pole broke on the American boat, thus the distance with the Australian boat increased considerably, but as soon as they were able to substitute the pole, the distance between the boats decreased, although not enough to allow the Americans to take the lead. However, according to some, this fast recovery showed in itself the

GRAN PARTE DE LAS TECNOLOGÍAS DESARROLLADAS EN TORNO A LOS DOCE METROS, GRACIAS A LOS ENORMES PRESUPUESTOS MOVIDOS POR LA AMERICA'S CUP, PASARON PRONTO A SER ADOPTADAS POR LA INDUSTRIA NÁUTICA DE RECREO.

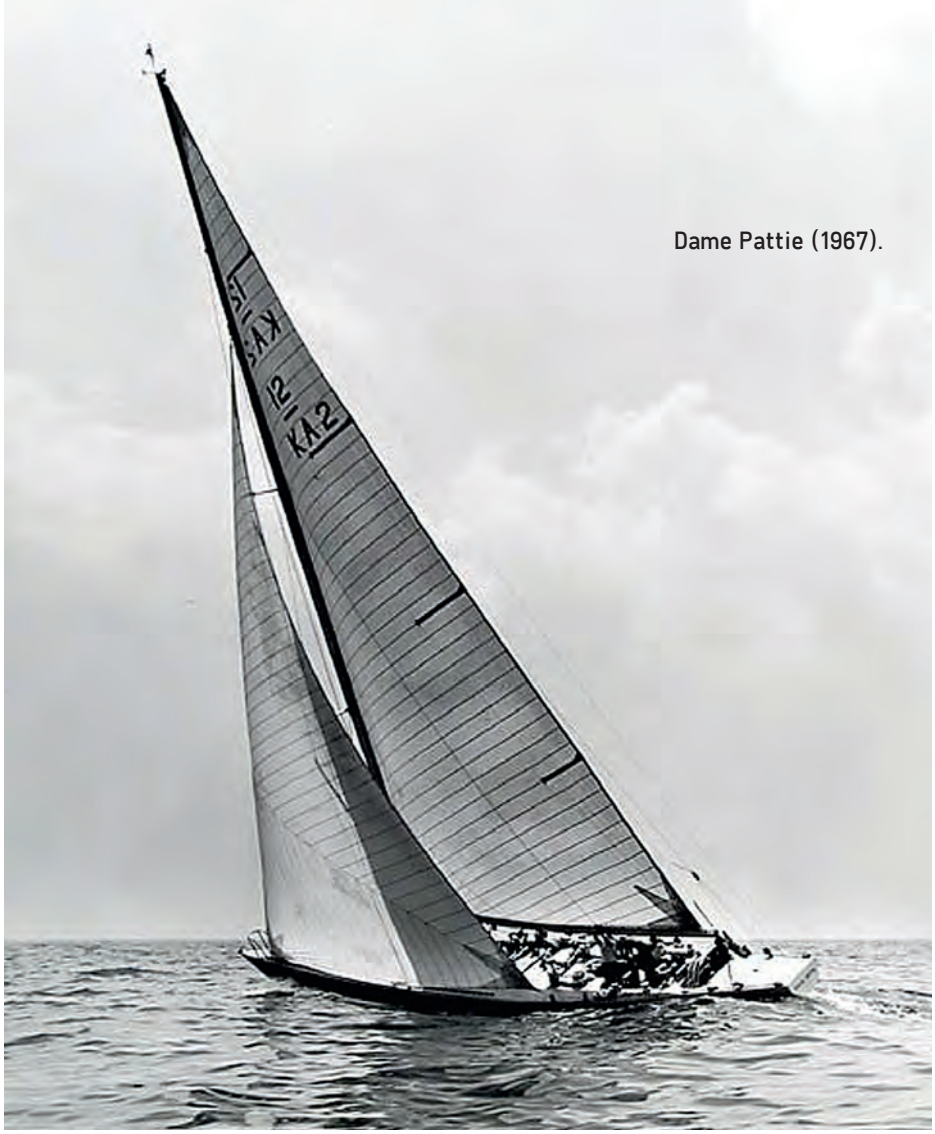

Constellation (1964)

ENTRE 1963 Y 1967

- Aparecieron las primeras popas invertidas
- En el apartado velas, se profundizaron los conocimientos del Dacron, y se comenzó a utilizar el Nylon para los spis
- Se introdujeron los primeros aparatos electrónicos para medir velocidad, viento y ángulo de navegación
- Se realizaron estudios para mejorar la disposición de la maniobra y el reparto de pesos a bordo
- Los tejidos y los cortes de las velas tuvieron una evolución extraordinaria.
- Se empezó a estudiar, de forma científica, el trabajo en equipo de las tripulaciones
- Se mejoraron las prestaciones de la vestimenta especializada

BETWEEN 1963 AND 1967

- The first inverted sterns appear
- As for sails, there is greater knowledge on materials such as Tyrelene and spinnakers are now made of Nylon
- The first electronic devices to measure speed, wind and sail angle are introduced on board
- Studies are carried out to improve manoeuvre layout and weight distribution
- The sail cloths and cuts evolve considerably
- Team work starts to be studied scientifically
- The performance of specialized clothes is improved



Dame Pattie (1967).

true supremacy of the yacht designed by Rhodes.
To avoid problems in the future, the Americans required that, according to the Deed of Gift, the boat, the crew, and all the material on board (rigging, sails and manoeuvre) had to be of the Challenger's nationality.

1964 - AMERICAN SUPREMACY

In 1962, the Sidney Yacht Club presented the challenge ahead of the Royal Thames Yacht Club and the Americans, on accepting the Australian challenge, agreed that, in case of victory, it would shortly afterwards organize a new challenge to face the English. In a demonstration of great fair-play, the Americans asked the Australians to also accept the English challenge if they won, thus giving up, for one edition, the chance to take on their eventual revenge. So in 1963 the Americans accepted a new challenge and the English opted for relying on another design by David Boyd, the Sovereign, but neither the new boat nor her almost twin Kurrewa (today called Ikra) showed great competitiveness, they had even had a hard time winning over Sceptre in 1958. So, with an inferior yacht as for design, crew, and sails, the English had no chance against the American Constellation, new design by Olin Stephens, skippered by Olin himself and his brother Rod. In the second race, the time difference between the two boats was over twenty minutes!...

1967 - AUSTRALIA IS BACK

Australia is back with Dame Pattie, the first Twelve Meatre to feature an electronic data processor, whilst Olin Stephens confirms his brilliant creativity with the Intrepid, in which he includes a series of "revolutionary" innovations for the Class: he separates the helm from the keel, introduces the trim tab (a sort of second small helm in the keel that helps upwind), two wheels instead of one and the coffee grinders below deck, to lower the centre of gravity. Skippered once again by Emil "Bus" Mosbacher, it left the Australians with no chance, winning the first four races.

TECHNOLOGICAL LAB

The sixties saw the establishment of the Twelve Metres as the queen class of regattas and as a lab of technological innovations that in the following years were going to be employed in production yachts. The J Class undoubtedly had a worthy successor and the public's interest for the America's Cup and its boats grew world wide. That's not bad for a class whose origins in the Olympic Games had been quite dreadful and that, in the thirties, despite enjoying some success, had been eclipsed by the J Class. Now, the new decade was going to bring even greater innovations, as we will analyse in the last article we will devote to the outstanding Tweleve Metre class in the next issue of Sea fever.

fío australiano, prometieron que, en caso de victoria, fijarían un plazo abreviado para enfrentarse a los ingleses. En una demostración de gran fair-play deportivo, pidieron a los australianos que, en caso de victoria, aceptaran también el desafío inglés, renunciando por una edición a plantear su eventual revancha. De esta manera, en 1963 se aceptó un nuevo desafío y los ingleses optaron por confiar en otro diseño de David Boyd, el Sovereign, pero ni el nuevo barco ni su casi gemelo Kurrewa (que hoy se llama Ikra) demostraron ser muy competitivos e incluso mostraron serias dificultades para ganar al Sceptre de 1958. Así pues, con un barco inferior en diseño, como también lo era en tripulación y velas, los ingleses no tuvieron ninguna oportunidad frente al americano Constellation, nuevo diseño de Olin Stephens en el que navegaba el propio Olin acompañado por su hermano Rod. En la segunda regata, la diferencia de tiempos entre los dos barcos ¡superó los veinte minutos!...

1967 – REGRESA AUSTRALIA

Vuelven los australianos con Dame Pattie, el primer Doce que monta un procesador electrónico de datos y Olin Stephens confirma su genial creatividad con el Intrepid, en el que incluye una serie de novedades "revolucionarias" para la Clase: timón separado de la quilla, trim tab (una especie de segundo pequeño timón en la quilla, que ayuda mucho a mantener una

ceñida a rabiar), dos ruedas en lugar de una y los molinillos de café bajo cubierta, para bajar el baricentro. Patroneado una vez más por Emil "Bus" Mosbacher, no dejó posibilidades a los australianos, ganando las cuatro primeras regatas.

LABORATORIO TECNOLÓGICO

Los años sesenta vieron la afirmación de los Doce Metros como la clase reina de las regatas y como un laboratorio de tecnologías que, en pocos años, iban a pasar a ser adoptadas por la producción náutica industrial. El testigo de los Clase J tenía pues un digno relevo y el interés popular por las regatas de la Americ'as Cup y por los barcos que las corrían aumentó en todo el mundo. No fue un mal resultado para unos barcos que, en sus orígenes, habían sido un verdadero fracaso en los Juegos Olímpicos y que, en los años treinta y aún gozando de cierto éxito, habían quedado algo eclipsados por los Clase J. Y, sin embargo, el advenimiento de la nueva década iba a traer aún mayores y más profundas renovaciones, tal como analizaremos en el próximo y último capitulo que publicaremos en la siguiente edición de Sea Fever.



Con Olin Stephens como diseñador y Emil "Bus" Mosbacher de patrón el americano Intrepid no le dio opción alguna al australiano Dame Pattie, al imponerse en las cuatro primeras regatas de la America's Cup de 1967. | Designed by Olin Stephens and skippered by Emil "Bus" Mosbacher, American Intrepid left Australian Dame Pattie with no chances, winning the first four regattas of the 1967 America's Cup.



Intrepid (1967).

NOTICIAS DE AEBEC

En el 2020 en AEBEC no hemos cargado a nuestros asociados los recibos de la cuota anual correspondiente, como muestra de solidaridad por los acontecimientos relacionados con la pandemia que, sin embargo, no han logrado pararnos, puesto que hemos estado participando activamente en la redacción del Reglamento para Buques y Embarcaciones Históricas, que está a punto de ser aprobado. Ahora seguimos colaborando con la DGMM para la elaboración de los baremos por los que se valorará la idoneidad de cada uno de aquellos barcos antiguos que se postulen para entrar a formar parte del nuevo Registro de Barcos Históricos.

Una novedad importante del nuevo Reglamento es la recuperación para nuestros barcos clásicos del histórico pabellón de la antigua Federación Española de Clubs Náuticos, con la corona real en sus colores y un ancla azul en el ángulo superior del asta. En AEBEC hemos contactado con algunos fabricantes de banderas para poder ofrecer a los socios este nuevo pabellón y, de paso, hacer una nueva remesa de gallardetes para reponer los que se hayan deteriorado o facilitárselos a los nuevos socios.

Hemos estado también trabajando activamente para relanzar la Copa de España, que AEBEC patrocina en solitario como una de las iniciativas para acercar más barcos clásicos a las regatas y encuentros que se celebran a lo largo de nuestro litoral: Estartit, Barcelona, Puerto Sherry, Palma y Mahón.

También hemos lanzado una encuesta a toda la flota, a los responsables de las regatas de clásicos y a los aficionados en general, sobre el CIM – Comité Internacional del Mediterráneo – y su reglamento de regatas. Invitamos a todos los lectores de Sea Fever a participar, a través de nuestra web, para así tener conocimiento de sus opiniones y sugerencias al respecto.

www.aebec.org



© CN ESTARTIT/NICO MARTINEZ

NEWS FROM AEBEC

In 2020, we did not charge our members the annual fee as a way to show our solidarity considering the situation brought about by the pandemic that, despite everything, has not stopped us. In fact, we have been actively participating in the drafting of the Regulation of Historic Vessels and Yachts, which is about to be approved. Now, we keep on collaborating with the DGMM (General Directorate for Merchant Marine) to draft the guidelines that will establish the suitability of the classic yachts that apply to enter the new Register of Historic Boats.

An important novelty of the new Regulation is the recovery for our classic boats of the historic national flag of the old Spanish Yacht Clubs Federation, featuring the Royal Crown with its colours and the blue anchor in the top left corner. At AEBEC we have contacted with some flag manufacturers to offer our members this new flag and, while we were at it, order new pennants to replace damaged ones or provide them to new members.

We have also been actively working to relaunch the Copa de España, of which AEBEC is its sole promoter, as an initiative to get more classic yachts to participate in the regattas and events organized along our coasts: Estartit, Barcelona, Puerto Sherry, Palma and Mahón.

We have also launched a survey to get the opinion of the classic yacht fleet, those involved in the organization of classic regattas and classic yachting enthusiasts in general, about the CIM - International Committee of the Mediterranean - and its regatta rules. We invite all readers of Sea fever to participate, through our website, to let us know your opinion and suggestions on the matter.

www.aebec.org



© Cristina Balcells

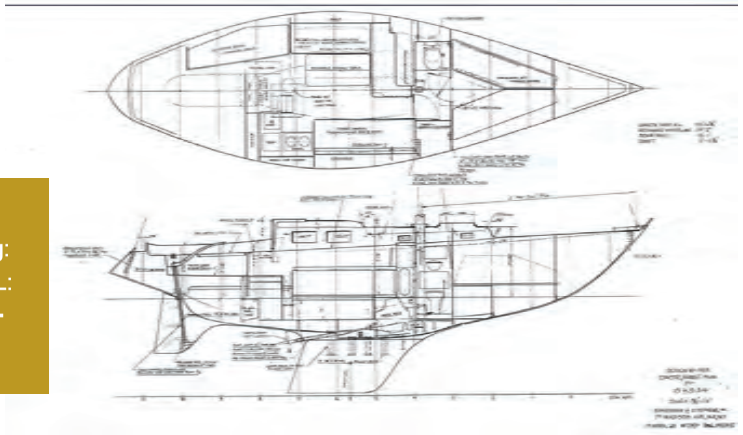
SABARDISSA II

SLOOP BERMUDIANO

Sabardissa II

BERMUDA SLOOP

Diseño | Design: Sparkman & Stephens · Astillero | Shipyard: Carabela · Año | Year: 1973 · Aparejo | Rigging: Sloop · Eslora | LOA: 10,34 m · Eslora en flotación | LWL: 8,90 m · Manga | Beam: 2,90 m · Calado | Draft: 1,98 m · Desplazamiento | Displacement: 6,5 t.



El S&S 34 es un modelo de grandísimo éxito comercial, que se sigue construyendo, hoy en día, de fibra. Desde su aparición, en 1967, comenzó a cosechar éxitos deportivos en todas las regatas. Sus propietarios pronto crearon una asociación y los primeros barcos se caracterizaron por llevar en su nombre la palabra "Morning" (Amanecer). De ellos, el más famoso fué el Morning Glory, de Edward Heath, el que fue Primer Ministro inglés. En 1969 este barco ganó la Fastnet en su categoría y, en 1970, la durísima Sidney Hobart en absoluto, estableciendo una leyenda para este modelo, leyenda que se ha afianzado con el segundo puesto ¡otra vez en absoluto! conseguido en 2015 por el Quickpoint Azzurra, un S&S 34 de los años '70, a tan sólo tres horas del ganador, todo un modernísimo TP 52. Las dos características más destacables de este modelo son su impresionante ángulo de ceñida y su noble navegar con tiempo duro, ¡El gran calado y su importante desplazamiento son los responsables de ello! Cuando apareció, a finales de los 60, este modelo sorprendió también por su altura en cabina, en un barco tan pequeño. Astillero Carabela construyó, antes que el Cariño (actualmente Sa Bardissa II) otro S&S 34, el Melibea, que todavía navega por Barcelona. La gran calidad del astillero es patente en todos los detalles de la construcción y en el cuidado de los refuerzos estructurales. Jacinto Viladomíu y su esposa Nena navegaron por los siete mares y dejaron sus experiencias escritas en dos libros hoy en día difíciles de encontrar. Su estilo sencillo nos describe un mundo todavía cercano históricamente, pero ya totalmente diferente por los enormes avances de la tecnología. Su primer barco fue un Holman & Pye 28 que se llamó "Sea Fever", curiosamente vendido luego al editor Enrique Curt que hoy edita nuestra revista de barcos clásicos y que por eso lleva este nombre (ver S. F. número 1). El segundo, se llamó Cariño y fue un S&S 34, que ahora se llama Sa Bardissa (espuma en cadaquense). La seriedad y eficacia de los hermanos Stephens (Olin y Rod) fue tan apreciada por Jacinto y Nena que también el segundo, el mayor y último Cariño fue diseñado por ellos. El Sa Bardissa ha sido campeón catalán de barcos clásicos en 2018 y hoy navega por la Costa Brava.

Texto por Leonardo García de Vincentiis

The S&S 34 is a model of great commercial success, which is still built today in fibre. Ever since it appeared in 1967, it triumphed in all regattas. Soon, its owners created an association and the first yachts all boasted the word "Morning" in their name. The most famous one was Morning Glory, owned by Edward Heath, British Prime Minister. In 1969, this boat won the Fastnet in its category and, in 1970, the harsh Sidney Hobart overall, making this model a true legend. In 2015, the legend was further consolidated as Quickpoint Azzurra, a 1970s S&S 34, won second place overall in the race, with a mere three-hour difference with the winner, a cutting-edge TP 52 model. The most outstanding features of this model are its impressive heel angle and noble sailing in harsh weather; achieved thanks to its considerable draft and displacement! When it was launched, at the end of the 1960s, this model also stood out for its interior height, given its reduced overall length. Before building Cariño (currently Sa Bardissa II), Carabela shipyard had built another S&S 34, the Melibea, which still sails today in the Barcelona area. The great quality of the shipyard can be seen in the construction details and the attention given to structural reinforcements. Jacinto Viladomíu and his wife Nena sailed the seven seas aboard this boat and also wrote two books, hard to find nowadays, in which they talk about their experiences. The simple style of the writing describes a world historically close but yet so different, given the huge technological advances that have been made over the years. Their first boat was a Holman & Pye 28 called "Sea fever", which was curiously enough later sold to publisher Enrique Curt, who publishes this classic yacht magazine named after this boat (see Sea fever issue nº1). Their second yacht was called Cariño and it was a S&S 34, which is now called Sa Bardissa (which means foam in the dialect of Cadaques). The reliability and effectiveness of the Stephens brothers (Olin and Rod) was so much appreciated by Jacinto y Nena that their second boat as well, the larger and last Cariño, boasted their design. Sa Bardissa was the 2018 classic yacht Catalan champion and today sails in the waters of Costa Brava.

Text by Leonardo García de Vincentiis

BARCOS SINGULARES

NUEVO



LA 28

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

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

NUEVO



WIANNO SENIOR

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

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



ARTAKO

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

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

Precio 120.000 €



ESCORPIÓN

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

Eslora 15,60 m | Manga 3,76 m | Calado 1,55/2,72 m | Desplazamiento 16 t

Precio 195.000 €



PAPAYA

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

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



MOLLY Q

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

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

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

www.barcos-singulares.com

Infoser Nautic SL "Los Clasicos"

Just wooden/vintage/converted work boats, Since 1994 **Brokerage & Survey & Technical Asistance**

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

Precioso Jolina 35 diseño Camper&Nicholson, construido en Clare Lallow Boatbuilders (UK) Estupendo crucero&regata, barco muy equilibrado y en muy buen estado. Se entrega con mucho material para acabar su puesta a punto.
Base: Barcelona







Cuando ejerzo de Asesora en una rehabilitación, no me busquen en una oficina, si no a bordo, siguiendo el día a día, porque trato a cada barco con la misma ilusión que pone el Armador.
When I work as an Advisor in a boat restoration, don't look for me in an office, but on board, following the day to day, because I treat each ship with the same enthusiasm as the Owner.
Cuando hago una inspección, no tengo prisa, se deben revisar todos los rincones. No dude en solicitar un ejemplo de mis Surveys, podrá valorar el trabajo y su calidad.
When I do a boat survey, I'm not hurrying, every corner should be checked. Don't hesitate in asking for an example of my surveys, then you can see the work and its quality.



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







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

Clase MAÏCA, "Belisa" Chantiers De Rovere 1961





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

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







Atendiendo las indicaciones de Rod Stephens

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



Cúter 40', forro pino noruego con estructura en roble y acacia; diseño y construcción Mestre Pau Ferrer (Baleares).
11,50 mts x 3,30 mts. Desplaza 13 Tons.
Motor nuevo Sole 45 Hp con 300 h.
Estado: hay que ponerlo muy al día.
Forro en muy buen estado.
Muy buena habitabilidad.
Rápido en su navegación.
Precio: 13.900 euros

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

Ibiza

Destino de

La Ruta de la Sal
REGATA DE ALTURA









www.ibiza.travel

IBIZA ES UN DESTINO QUE OFRECE INNUMERABLES OPORTUNIDADES PARA AQUELLOS QUE BUSCAN DISFRUTAR DE EXPERIENCIAS ÚNICAS EN CUALQUIER MOMENTO DEL AÑO. **¡APROVECHA Y VEN A CONOCER LA ISLA, UNA INFINIDAD DE SORPRESAS TE ESPERAN!**

IBIZA IS A DESTINATION THAT OFFERS COUNTLESS OPPORTUNITIES FOR THOSE LOOKING TO ENJOY UNIQUE EXPERIENCES AT ANY TIME OF THE YEAR. **TAKE ADVANTAGE AND COME TO KNOW THE ISLAND, AN ENDLESS AMOUNT OF SURPRISES AWAIT YOU!**

Consell d'Eivissa

Ibiza_Travel facebook.com/ibztravel @ibizatravel



ASTILLEROS DE
MALLORCA

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