

YATES
CLÁSICOS

FRANÇOIS CHEVALIER
FOTOGRAFÍAS DE GILLES MARTIN-RAGET

BLUME

Título original *Yachts classiques*

Dirección Jérôme Layrolles
Responsable editorial Flavie Gaidon
Edición Boris Guilbert
Dirección de arte Charles Ameline
Concepto y grafismo Isabelle Ducat
Traducción Alfonso Rodríguez Arias
Revisión de la edición en lengua española
José Luis Alonso Enríquez
Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo
Coordinación de la edición en lengua española
Cristina Rodríguez Fischer

Nueva edición ampliada en lengua española 2025
Primera edición en lengua española, publicada con el título «Veleros de leyenda» 2022

© 2022, 2025 Naturart, S.A. Editado por BLUME
Carrer de les Alberes, 52, 2.º, Vallvidrera
08017 Barcelona
Tel. +34 93 205 40 00 e-mail: info@blume.net
© 2019 E/P/A-Hachette Livre, Vanves Cedex, Francia

ISBN: 978-84-10469-81-5
Depósito legal: B. 11268-2025
Impreso en China

Todos los derechos reservados. Queda prohibida la reproducción
total o parcial de esta obra, sea por medios mecánicos
o electrónicos, sin la debida autorización por escrito del editor.

WWW.BLUME.NET

MIXTO
Papel | Apoyando la silvicultura responsable
FSC® C104723

CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

Todas las fotografías del libro son de Gilles Martin-Raget, excepto las reproducidas en las páginas siguientes: 102, 107 s © FOTOSANJAWIPPICH; 125, 126, 129 siz y sd, 131, 134, 135 siz y sd © thierrydehove.com
Dibujo pág. 272 y en la caja © François Chevalier

AGRADECIMIENTOS

François Chevalier desea dar las gracias a
Angelo Bonati, Marc Bonduelle, Hugues Boullenger, Justin Burman, Paul Buttrose, Miguel Penadés Chust, Laurent Charpentier, Brigitte Chevalier-Brest, Andrew Cully, Gerard Dijkstra, Bill Doyle, Henri Du Buit, Serge Ducruit, Noëlle Duck, Stephano Faggioni, Christian Février, Charlotte Franquet, Jacques Fauroux, Marc y Édith Frilet, Dominique Gabirault, Yves Gagnet, Bernard Gallay, Federico Göttsche, Jason Gouldstone, Mike Horsley, Harald Jensen, Ed Kastelein, Jukka Kaukonen, Tim Kröger, Yves Laurent, Bernard Liautaud, Detlev Loell, Steve McLaren, Patrick Moreau, Muriel Nironi, Pascal Oddo, Chiara Panozzo, Gilbert Pasqui, Jed Pearsall, Philippe Quentin, Didier Ravon, Guy Robinson, Bernard Seydoux, Joy Sulitzer, Jacques Taglang, Corentin Thiercelin, Alex Tilleray, Suzanne Tise-Isoré, Bruno Troublé, Maguelonne Turcat, Francis Van de Velde, Elena Vita y Enrico Zaccagni. Así como al Conseil national de l'Ordre des Architectes, Inverclyde Libraries, Mitchell Library, Glasgow, Mudhook Yacht Club, National Media Museum, National Register of Archives (NRA), Royal Gourock Yacht Club, Royal Highland Yacht Club, Royal Western Yacht Club, St Andrews Sailing Club, Scottish Maritime Museum, Irvine, Yacht Club de France.

Gilles Martin-Raget desea dar las gracias a todos los propietarios, patrones y tripulaciones de los barcos que figuran en este libro, y, por extensión, a todos aquellos que hacen que naveguen o vuelvan a navegar los barcos antiguos y animan los circuitos de los yates clásicos.
Agradecimientos muy especiales a los clubes de yates que organizan los diferentes eventos y, en particular, a la Société Nautique de Saint-Tropez, que organiza las Voiles de Saint-Tropez; al Yacht Club de Cannes, que organiza las Régates Royales; al Yacht Club de Porquerolles; la Société Nautique de Marseille; el Yacht Club de Monaco; la asociación de las Voiles d'Antibes y el Yacht Club d'Antibes; Association des Class J, Vela d'epoca Imperial.
Por último, mi agradecimiento a todas las personas que han ayudado a la realización de las fotos del libro y en especial a Maguelonne Turcat y al servicio de prensa de las Voiles de Saint-Tropez, Soazig Guého de la agencia Mille et une vagues, Pierre Giboire de Mer et Media, Bruno Troublé, Jukka Kaukonen, Jacques Daligaux, Antoine Sézérat, Jens Cornelsen, Courtney Koos, Melanie Roberts, Mike Horsley, Guilain Grenier y Joanna Bouchet.

YATES

CLÁSICOS

FRANÇOIS CHEVALIER
FOTOGRAFÍAS DE GILLES MARTIN-RAGET

BLUME



CONTENIDO

INTRODUCCIÓN 7

ATLANTIC
La goleta reina del océano 11

ALCYON
Mítica ave marina 25

SPARTAN
Un alma de guerrero 39

ELENA OF LONDON
El renacimiento de una reina 53

CHIPS Y OLYMPIAN
La Clase P 67

EILEAN
Buque insignia de Panerai 81

TOPAZ
Un clase J recién diseñado 95

MARGA
El antílope de los mares 109

COLUMBIA
La princesa de los grandes bancos 123

MIGNON
Un 150 m^2 al pie de la letra 137

SERENADE
Sobre un concierto para violín 151

GERMANIA NOVA
Como regalo de boda 165

MANITOU
El Gran Espíritu del Agua 179

FRANCE
El primer francés de la Copa América 193

MARIGOLD
La *golden girl* de los cúteres británicos 207

MARISKA
Y los 15M JI 221

NIN
¿No tiene precio? 235

EVA
La primera dama 249

ANEXOS
Fichas técnicas 262
Glosario 264
Bibliografía 268
Índice de nombres propios 270





Sin embargo, sigue siendo un misterio: los archivos del «Mago» revelan que estaba suficientemente interesado en él como para diseñar proyectos que quedaron en sus archivos destinados a algunas celebridades, como el káiser Guillermo II o Harold Vanderbilt. Estos dos proyectos se presentaron en la monumental obra de Jacques Taglang *Mariette & les goélettes d'Herreshoff*.

Monumental e inimaginable antes de la década de 2000, la reconstrucción de estas enormes goletas parecía muy poco probable. Pero todo cambió cuando el acaudalado estadounidense Morton F. Plant encargó el *Elena* a Nat Herreshoff. En aquel momento, el gigantismo estaba de moda en Estados Unidos, los rascacielos florecían en Nueva York y ya superaban los 200 metros de altura. La leyenda relata este intercambio entre los dos personajes, un diálogo digno de una película de los años cincuenta, escrito por Michel Audiard, en un puerto, durante una noche de niebla.

A finales de noviembre de 1910, Nat recibió una llamada telefónica de un cliente al que conocía bien, Morton F. Plant:

—Hola, ¿eres N. G. Herreshoff?

—Sí, creo que sí...

—Quiero una... goleta Clase B, y quiero que sea un... ¡éxito!

—Mmm..., está bien —masculló Nat, y colgó.

Trato hecho. El contrato se firmó el 3 de diciembre. El casco de acero era semejante al del *Westward*. De hecho, se utilizó el modelo número 214 del *Westward* para ambos archivos de planos. Parece que el arquitecto conocía bien a su hombre, aunque sus conversaciones siempre habían sido muy escuetas. Si el mar había formado parte de su universo, Morton era ante todo un auténtico marinero. Además, un barco gemelo del *Westward*, con algunas ligeras modificaciones, le daría la oportunidad, si se presentaba, de vencerlo. Para ello, Nat planeó equipar al *Elena* con una orza y cambió la forma de la quilla. De hecho, el *Westward* se diseñó para competir en Europa, bajo el Reglamento Internacional que tiene en cuenta una medida de cadena, que es como si enrolláramos una cinta alrededor del velero. El frente de la quilla del *Elena* era, por lo tanto, más pleno, lo que significaba que el centro de gravedad de su lastre era más bajo. Al tener más estabilidad, también podía tener más superficie vélica. Según Nat Herreshoff, el *Elena* debía rendir mejor en ceñida, pero consideraba que si Charlie Barr, el formidable patrón de la goleta *Atlantic* y de los yates de la Copa América, seguía al frente del *Westward*, habría pocas posibilidades de lograr grandes diferencias.

Morton Freeman Plant creció en Connecticut, junto al Long Island Sound, y tuvo su primer catamarán a los 13 años. Su padre había hecho una fortuna con la construcción y explotación de ferrocarriles. Morton se hizo cargo del negocio diversificándolo con tranvías, líneas de vapores, hoteles y bancos. En 18 años, duplicó la fortuna que le había dejado su padre en 1899. Su filantropía era notable; financió escuelas, hospitales, iglesias y caminos. Con *Ingomar*, su primera goleta, diseñada por Henry C. Wintringham, consiguió ganar una copa en su clase en la regata





PÁGINA 52
Vista desde popa en línea recta. Solo la sombra que proyectan las velas del *Elena of London* nos recuerda que se trata de una goleta de dos palos. Incluso con una treintena de tripulantes, la cubierta parece muy despejada.

PÁGINA ANTERIOR
Los tres veleros a toda vela dan idea de la escala de la goleta, su bandera en el extremo del mastelero de la gavia se alza a más de 47 metros sobre el agua; 55 metros en total, desde el extremo del botalón hasta la parte trasera de la botavara del palo mayor. Los *winches* Lewmar de bronce llevan grabado el nombre del velero.

IZQUIERDA
Gran foque balón, foques y vela *fisherman*, entre los dos mástiles, para condiciones de viento a favor; y foque, trinquete, trinquetilla y vela mayor, para condiciones de ceñida.

INFERIOR
El trinquete va sujeto al mástil por unos 26 aros de madera de castaño forrados de cuero.





MIGNON

UN 150 M^2 AL PIE DE LA LETRA

Cuando, en 1905, el astillero sueco Bätbyggeri Aktiebilag de Estocolmo botó el bello *Mignon*, de 16,38 metros de eslora, con un diseño de August Plym (1856-1924), aún no existía el Reglamento Internacional. La reunión de Londres no tendría lugar hasta 1906, y el reglamento de la Square Meter Skerry Cruiser no se creó hasta tres años después. Aunque el *Mignon* no tenía mucho que ver con las características de los primeros veleros del Reglamento Internacional, se correspondía con los futuros 150 m^2 de la Square Meter Rule sueca. De hecho, cuando se botó, su superficie vélica era de 145 m^2, y su tIpo de aparejo era el de los primeros Skerry Cruisers, desarrollados a partir de 1908. Su plan de vela áurico es parecido al guaira, con un pequeño foque con botavara amurado a proa, un mástil muy a proa y corto, sin mastelero, con una mayor.

El arquitecto del velero *Mignon*, August Plym, nació el 11 de marzo de 1856 en la región de Smäland, en el sur de Suecia. Poco se sabe de su juventud, excepto que comenzó a trabajar como jardinero. Pero con independencia de si vivía en la costa o en el interior, la región está llena de lagos, por lo que la navegación en agua dulce y agua de mar le era familiar. A principios de la década de 1880, August Plym trabajó en el astillero Kummelnäs, al este de Estocolmo, bajo la dirección del arquitecto naval K. Henning Smith. Durante algún tiempo, dejó Suecia para viajar, y estuvo en Inglaterra y Estados Unidos, donde perfeccionó su oficio como constructor. Hacia 1891, inauguró su propio astillero, ya que recibió un pedido para el cúter *Dockran*, diseñado por su antiguo jefe, H. Smith, para C. A. Hellstrand, miembro de la KSSS (Kungliga Svenska Segel Sällskapet). Al año siguiente, construyó el *Alpha*, diseñado por su propietario, Hugo Schubert. Más tarde, en 1893, junto con algunos amigos, fundó Bätbyggeri, los astilleros de Estocolmo. Su fama de perfeccionista le valió algunos encargos del club. El año siguiente, construyó un confortable *yawl*, el *Saga*, según los planos de Albert Anderson, para el conde de Carlo de Landberg, orientalista y miembro de la Sociedad Geográfica, y otros tres cúteres, dos de ellos según los planos de Axel Nygren, *Aziza* y *La Gitana*. En 1895, August Plym comenzó a proyectar yates. Diseñó el cúter *Ariadne* para G. Vicander, patrocinador de *La Gitana* el año anterior. Autodidacta, era tan preciso en sus planos como en sus logros. Más tarde, diseñó un pequeño crucero de casco trincado, de 5,60 metros de eslora, el *Snackan*, con una cabina que acomodaba dos literas, y lanzó una serie, que continuó hasta 1914. Con su amplia popa, el velero no destaca en el paisaje nórdico y parece haber sido diseñado cincuenta años después. Entre su producción de principios de siglo figura el *Oberon*, con quilla de aleta, de 1901, cuyo aspecto ya es el de un Skerry Cruiser. Se llevó todos los premios de la temporada y fue motivo de cambios en las normas del tiempo compensado de los veleros en regata. August Plym es conocido por su exigencia en su trabajo, que no tolera el menor descuido. Alto e imponente, de



Un tanto decepcionado por el bajo rendimiento del *Marga*, el cónsul decidió conservarlo durante dos años más antes de encargar la construcción de un *Marga II* basado en un diseño de William Fife. Para la construcción de su nuevo 10 M, recurrió al astillero del hermano de Carl Liljegreen en Gotemburgo. Continuó con esta pasión hasta 1925, cuando llegó a su quinto *Marga*, el antiguo 15M JI de Charles Nicholson, llamado *Pamela*. Wilhelm Thurfjell compró el *Marga*, que fue trasladado a su nuevo puerto de amarre en Luleå, en el extremo norte del Báltico, una región donde no existe la noche durante el solsticio de verano. Sin embargo, en 1925 se pierde su rastro, desapareciendo de los registros de los clubes y del Lloyd's.

En la década de 1970, reaparece en Suecia, convertido en un queche marconi, aunque conservando su diseño original en la cubierta. Se cree que pasó un tiempo en Finlandia antes de ser descubierto a principios de la década de 2000 por Marco Vian, un ingeniero de Roma, quien lo encontró en Dinamarca. Para entonces, el velero era casi irreconocible; se había utilizado como casa flotante durante décadas, con un techo improvisado y numerosos arreglos en su interior. Marco tenía la intención de restaurarlo personalmente, pero los trabajos resultaron ser demasiado complejos. Por último, en septiembre de 2010, decidió vendérselo a sus actuales propietarios.

La gestión de la restauración la llevó a cabo Enrico Zaccagni, mientras que los planos fueron realizados por el estudio Landini Micelli. El *Marga*, que conservó su nombre original, fue trasladado en camión al astillero Tecnomar. Los propietarios, con amplia experiencia en restauraciones de envergadura, ya habían colaborado con este astillero en el *Delfino*, diseñado por Alden en 1939, y el *Orianda*, de 1937.

Tras una exhaustiva investigación histórica, el astillero dedicó unas 27 000 horas a la restauración de esta joya. Tanto la quilla como las formas originales del casco del *Marga* se conservaron gracias a la estructura metálica de las cuadernas, que permaneció intacta. El *Marga* regresó al agua en septiembre de 2015, coincidiendo con las regatas de Les Voiles de Saint-Tropez.

El éxito de esta restauración fue absoluto, recibiendo reconocimientos no solo por la calidad del trabajo realizado, sino también por su desempeño en las regatas, en la que el *Marga* destacó de manera notable. Aunque las líneas de su carena pueden parecer inusuales, se ajustan a lo permitido por el Reglamento Internacional antes de penalizar el francobordo y las prolongaciones de popa. Esta primera generación de veleros de 10 incluía un techo elevado para ofrecer una altura cómoda bajo cubierta en una embarcación de 15 metros de eslora, lo que le otorga un aspecto de crucero muy apreciado por los escandinavos. Los interiores son sobrios pero elegantes, con respaldos en el salón tapizados en rojo tipo Chesterfield, que aportan un aire distinguido y acogedor. Al final, son los pequeños detalles los que marcan la diferencia, y en el caso del *Marga*, resaltan su carácter único.

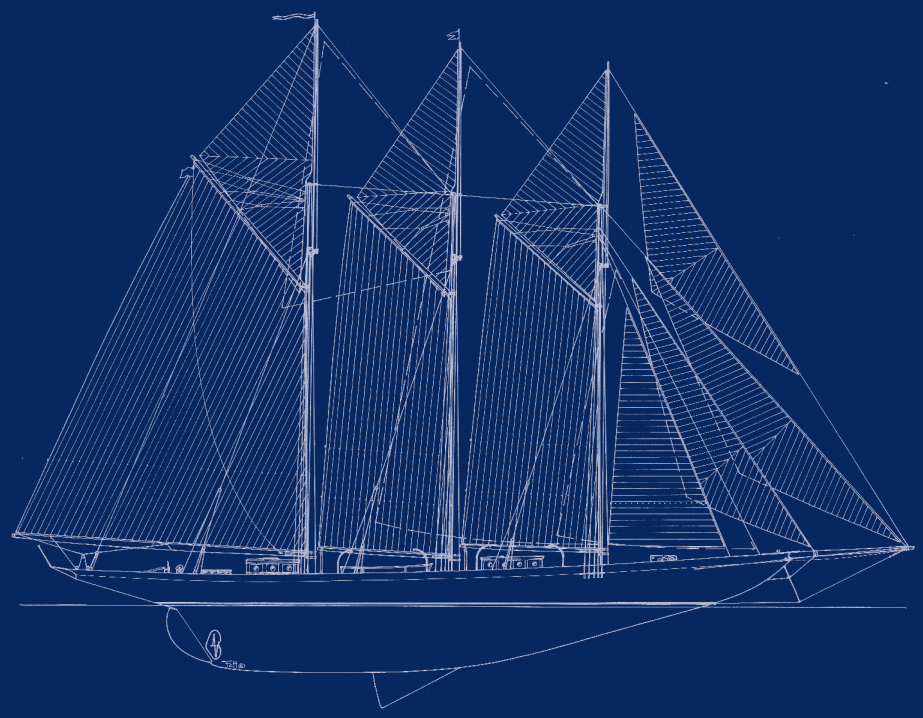


PÁGINA ANTERIOR
Impulsado por el viento, la gran vela se despliega siguiendo la dirección de la cornamusa. El estay que sostiene el foque principal se tensa ligeramente. El velero alcanza su límite antes de reducir la superficie vélica.

ESTA PÁGINA
Los herrajes son sobre todo de acero galvanizado, una técnica altamente desarrollada en Suecia a principios del siglo XX. Con viento de popa, el *Marga* se muestra cómodo, estable y capaz de portar con facilidad las velas según las condiciones. Los barnices del techo, impecables, generan reflejos irisados que se entrelazan con los sacos de velas estampados.







El espectáculo que nos brindan las fotografías
de Gilles Martin-Raget nos permite admirar el ballet
que se representa a bordo de estos magníficos yates clásicos.
Nos transporta, como pájaros, a revolotear en torno a
estas catedrales de velas henchidas por una brisa invisible.

FRANÇOIS CHEVALIER

MIXTO
Papel | Apoyando la silvicultura responsable
FSC® C000000
www.fsc.org

BLUME

ISBN 978-84-10469-81-5
9 788410 469815