

Source: **Skipper Revista Nautica - Spain** Author: **Angel Joaniquet**

Country:

Date: **2018-11-01**

Media: **Periodics**

Pages: **17 - 21**



Pagina 17



Pagina 18



Pagina 19



Pagina 20

## SAYULA II, EL VENCEDOR DE LA PRIMERA WHITBREAD

Sayula era un Swan 65, salido del astillero finlandés Nautor's Swan y de la mesa del estudio de arquitectos navales Sparkman & Stephens. Con estas credenciales ya era, 'a priori' una de las embarcaciones favoritas para ganar en cualquier escenario de regatas que decidiera competir. Pero en aquel año 1973, cuando esta unidad, la primera de una serie de 41 que se construyeron desde ese año hasta 1989, fue adquirida por un desconocido armador mexicano –un industrial llamado Ramón Carlín, para participar en la primera vuelta al mundo a vela con tripulantes y con escalas (4 escalas estratégicamente bien situadas)– nadie daba un duro, o un mejor dicho, ningún penique, por la victoria de este velero. El cierto desprecio, en aquel momento, por parte de la élite de la vela internacional hacia el armador mexicano –un perfecto desconocido en el ambiente del cruiser de la época– se hizo patente desde el primer momento y su sorprendente victoria, inesperada e insólita para muchos, benefició de forma directa al barco, ya que se consideró que si el mexicano ganó esta Vuelta al Mundo, fue gracias a la calidad del barco que utilizó y no por méritos propios. Esta idea incrementó más la reputación del astillero finlandés de donde salió el Sayula, y consolidó a los Swan, que ya por aquellas décadas estaban marcando la pauta en muchas de las regatas internacionales. Antes de este ketch de 65 pies, la 'marca del cisne' había destacado con otros modelos como el Swan 36, que desde 1968 navegaba en campos de regatas como el de la Semana de Cowes, o en la Bermuda Race, ganándola en 1972. Pero el éxito en la Whitbread de 1973-74, la prueba más dura que se realizó en aquel momento de la náutica, colocó a este astillero en la cima, graciasa que su nuevo Swan 65 triunfó y ganó la primera Vuelta al Mundo por etapas y tripulación. El Sayula II demostró que era el mejor barco en las duras condiciones de aquella regata. Antes de cubrirla era una incógnita de cómo podrían soportar este viaje, desde el Atlántico para alcanzar los océanos Australes y subir de nuevo el Atlántico, una 'embarcación en regata'. Es decir, forzándola para ganar. El Sayula II fue el 'The Best'. Fue la embarcación que mejor resistió el reto, la que fue más fiable y segura y además fue la más rápida de todas, cubriendo las 32.500 millas náuticas teóricas en un tiempo real de 152 días, 22 horas y 30 minutos, que tras la corrección de tiempos quedó en 133 días y 13 horas. Además salió airosa de un vuelco en pleno océano Austral (en la coordenada 48°5'S /102°35'E), sin sufrir graves desperfectos en su estructura y acastillaje y cubrió las cuatro etapas con unos excelentes resultados: segundo en la primera etapa entre Portsmouth y Ciudad del Cabo; primero en la segunda etapa entre Ciudad del Cabo y Sydney; segundo en la tercera etapa entre Sydney y Rio de Janeiro y cuarto en la cuarta etapa entre Rio de Janeiro y Portsmouth. En una regata de pioneros, muy dura, donde hubo un balance de tres muertes, por golpes de mar, el Sayula II se comportó admirablemente. Una saga exitosa Pero el



Pagina 21

Topic

**Nautor's Swan**

Keywords

**nautor Swan**

éxito de este modelo, el Swan 65, no solo se limitó a su primera navegación en la primera Whitbread. En la siguiente edición de la Whitbread Round the World Race en 1977–1978, otros Swan 65 obtuvieron el 2º, 4º y 5º puesto. Y en la de 1981–1982 el Swan 65 Xargo III terminó sexto por lo que se puede decir, que siempre estuvieron en el 'top ten' en la época dorada de la Whitbread y que en tres ediciones diferentes, este modelo se posicionó 1ª, 2ª, 4ª, 5ª y 6ª. También en otra mítica prueba que discurrió en aquella época, la Parmelia Race 1979 (de Plymouth a Perth), otro Swan 65 ganó la regata, con el Independent Endeavour de Skip Novak. Estos éxitos en las competiciones más importantes del calendario internacional, combinado con los logros anteriores del Swan 36, aumentó significativamente la valoración de la marca finlandesa entre los armadores, donde los más innovadores y audaces querían un velero robusto y a la vez resistente y veloz. Fueron muchos quienes apostaron por él. La altísima calidad de sus acabados, los detalles de diseño, su hábil habitabilidad interior y los resultados del Swan 65 crearon el mito de esta unidad, convirtiéndola en uno de los carismáticos diseños navales de aquellos años. La demostración de que era un buen barco, confirmado en esta primera vuelta al mundo, y su victoria con una tripulación amateur, sirvió como un detonante de su éxito. El primero en todo El Sayula II fue

el primer Swan 65 que se botó. Construido en fibra de vidrio, PRFV, se podía aparejar en sloop o en ketch. El armador que al final se lo quedó –en principio estaba apalabrado para otro cliente– el mexicano Ramón Carlín, decidió armarlo con dos mástiles, ya que tenía pensado cubrir una vuelta al mundo. Este creyó –muy habitual en aquella época– que el doble aparejo era la fórmula más idónea para cubrir un reto oceánico, tal como tenía pensado realizar. La embarcación fue presentada en el mercado internacional como el nuevo buque insignia de Nautor en 1973. El Swan 65 era, en muchos aspectos, una pieza de ingeniería extraordinaria, ya que en el momento de su lanzamiento era el yate construido en fibra de vidrio más grande del mercado. También era bello y esbelto, a pesar de ser de fiberglass, como reconocían muchos aficionados. Los primeros 65 pies fueron entregados a los propietarios en 1973, y la producción continuó hasta 1989 con 41 cascos en total. El yate diseñado por Olin Stephens estaba calculado para resistir bien el handicap IOR de aquella época. Fue considerado por muchos, el 'mejor diseño del mejor diseñador de yates' de aquel momento. Stephens quiso hacer un perfecto maridaje entre funcionalidad y confort náutico. Entre modernidad y tradición marinera. Stephens combinó las características de un novedoso yate, realizando su casco de fibra de vidrio, junto con elementos que reflejaban un lujoso interior, revestido de maderas. Pugna con un comprador alemán En principio este velero estaba reservado para un cliente alemán que finalmente no pudo adquirirlo, por no depositar la fianza para su construcción. Esta feliz circunstancia hizo que el mexicano se adueñara del Swan 65, por lo que en octubre de 1972, se convertía en el amo legal del barco, tras depositar 250 mil dólares. Este le fue entregado en junio de 1973, tres meses antes del inicio de la regata. Meses después el alemán recordaba que no fue un error el no depositar el pago de la fianza por el Swan que tenía apalabrado, ya que convirtió a 'su Swan' en el vencedor de la Whitbread, aunque reconoció que nunca se creyó al gerente del astillero cuando le aseguró que tenía un interesado mexicano en comprar el barco. El alemán pensó que era un farol del vendedor, para acelerar la compra. Y cuando comprobó que el barco se lo quedaba un tal Carlín, no se lo pudo creer. Aunque, eso sí, siguió atentamente toda la regata en la que participó el velero. Entonces, nadie pensó que un mexicano se atrevería a dar aquella vuelta al mundo. En su momento, antes de iniciarse la prueba, los periódicos británicos se mofaron de la idea de que una tripulación mexicana iba a participar en esta aventura. Se publicaron comentarios burlescos e incluso una caricatura en la que se representaba a un puñado de marineros con sombrero mexicano y que bebían tragos de tequila bajo las velas parchadas. El tono general de los comentarios de la prensa inglesa eran de mofa y hacía referencia de que si bien es verdad que los mexicanos llevaban el barco ideal para la travesía, no disponían de una tripulación adecuada, ni un pedigrí náutico de altura y que su aventura sería un fracaso. Se leyeron titulares como "Están haciendo todo para fracasar". Pero en realidad, contra todo pronóstico Ramón Carlín se convirtió en el vencedor de aquel reto náutico, muy a pesar de todos, y se ha convertido en una leyenda al ganar con el Sayula aquella prueba que fue un pulso entre las embarcaciones

británicas, con cinco yates, tres de ellos de la Royal Navy inglesa, y Francia, con seis veleros, entre cuyos tripulantes galos estaba el reputado Eric Tabarly, la estrella de la vela atlántica. De hecho, Carlín, un empresario del negocio de las lavadoras, participó en esta regata, para impedir que uno de sus hijos pudiera casarse, enrolándolo en una Vuelta al Mundo, para que con ello olvidara a su novia. El empresario logró ganar la prueba, pero no logró triunfar en su objetivo real: el hijo, después de desembarcar, se casó con su amiga.