



EILEAN
1936



ÍNDICE

EILEAN	pág. 3
RESTAURACIÓN	pág. 5
HECHOS Y CIFRAS	pág. 8
HISTORIA	pág. 9
DESCUBRIMIENTO	pág. 11
CARACTERÍSTICAS	pág. 12
PANERAI PARA EL EILEAN	pág. 13



EILEAN

El Eilean, el queche bermudiano de 22 metros diseñado y construido en 1936 por el legendario astillero escocés Fife, recuperó el esplendor original a finales de 2009 después de un exhaustivo trabajo de restauración promovido por Officine Panerai, fabricante italiano de alta relojería, que ya era patrocinador oficial del *Panerai Classic Yachts Challenge*, el más importante circuito internacional de regatas para yates clásicos y de época.

La restauración ha transformado completamente el Eilean, muy deteriorado cuando Officine Panerai lo adquirió en 2006. Se encontraba en la isla caribeña de Antigua, y se trasladó a Italia en un buque de transporte en febrero de 2007. El Eilean fue completamente renovado, y no sólo se han mantenido la forma y las características, sino también la mayor parte de los materiales originales.

Durante más de dos años y medio, este proyecto ha tenido atareados a los miembros de un equipo de artesanos en el astillero Francesco Del Carlo, en Viareggio, Italia.

El aspecto más característico del Eilean son las líneas de agua, cuyas proporciones realzan su belleza. Está aparejado en queche bermudiano, es decir, con dos mástiles cada uno de ellos con una poderosa vela triangular. Tiene una estructura mixta formada por un forro de teca de Birmania sujeto por un esqueleto de metal zincado. La embarcación, con sus líneas y características sobrias y esenciales, no se construyó originalmente para participar en competiciones. Todavía hoy hace gala de su espíritu y su extraordinaria elegancia que combinan a la perfección con sus detalles funcionales. Durante su larga historia ha cruzado el Atlántico no menos de 36 veces. También gozó de sus proverbiales quince minutos de fama mediática en 1982, cuando fue elegido por el grupo de música pop inglés Duran Duran, entonces en la cumbre de su popularidad, como escenario para su vídeo "Rio".



“Ver el Eilean restaurado con su antiguo esplendor es muy emocionante, y estoy seguro de que todos los amantes de los veleros de época comparten mi emoción”, declaró Angelo Bonati, CEO de Officine Panerai, durante la ceremonia de entrega. Con su elegancia y sus líneas perfectas, el Eilean no es sólo un ejemplo extraordinario de trabajo artesano y autenticidad, sino también un símbolo de amor por el mar que sólo logra transmitir la navegación a vela”.

La ceremonia de entrega se celebró a finales de 2009 en la Sezione Velica de Italian Navy, en La Spezia, Italia. El vínculo entre la Marina Militar Italiana y Officine Panerai es ya muy antiguo. En 1936, el año en que se construyó el Eilean, este fabricante florentino de relojes de calidad construyó el primer prototipo de un reloj subacuático para misiones de inmersión realizadas por el Grupo Uno de comandos submarinos de la Real Armada Italiana. Como reconocimiento a su historia y a los muchos aspectos paralelos que comparten los yates clásicos y la alta relojería, Officine Panerai ha promovido durante años la cultura de la vela con el *Panerai Classic Yachts Challenge*.

RESTAURACIÓN

El Eilean es hijo del astillero escocés Fife, uno de los nombres más legendarios del mundo de la construcción naval. El prestigio de las embarcaciones construidas aquí se ha mantenido intacto hasta nuestros días. Entre el final del siglo XIX y mediados del XX, al menos tres generaciones de Fifes —William I, William II y William III— diseñaron y construyeron algunos de los más hermosos barcos del mundo, muchos de los cuales continúan navegando actualmente en perfecto estado. Entre éstos están el Cambria de 1928, el Mariquita de 1923, los Cintra y Tuiga de 1909, el Moonbeam III y el Moonbeam IV, el Lady Anne de 1912 y el Latifa de 1936, todos bien conocidos por los amantes de los yates por su participación en reuniones de barcos de época organizadas en los últimos veinte años; ahora se les unirá el Eilean con sus excepcionales características.

El casco

El Eilean tiene un casco mixto. El forro —la “piel” del barco— de madera de teca de Birmania está fijado a una armazón compuesta por cuadernas, varengas, baos y refuerzos de metal zincado en lugar de madera. Durante la restauración se utilizó la misma técnica constructiva y, pese a las precarias condiciones del Eilean antes de 2006, se logró salvar casi todo el casco original de 4 centímetros de grosor. Los baos, cuadernas y costillas se remacharon en caliente con la misma técnica que en los años treinta del siglo pasado.

Los simbólicos dragones Fife del astillero se han vuelto a grabar en los dos costados del casco, donde estaban originalmente, con las cabezas hacia proa y las colas hacia popa. El nombre Eilean, tallado en la madera del espejo, es el original, y en gaélico significa “islote”.

Cubierta principal y obra muerta

La bañera de teca se construyó en la popa del Eilean siguiendo los planos originales y se aparejó con los accesorios originales, como la rueda del timón de madera y la columna también de madera del compás de latón. También volvieron a montarse los engranajes de bronce originales conectados al árbol del timón para transmitir los cambios de rumbo.

Mirando en pie desde la popa se abarca una buena visión de la cubierta del Eilean, 50 metros cuadrados de planchas de teca. Aquí se han sustituido los equipos y aparejos, incluidos siete winches nuevos de bronce, todos manuales y de doble velocidad, sin mecanismos eléctricos ni hidráulicos. En torno a los tambores de estos objetos de excelente calidad corren varios kilómetros de cabos de fibra textil, vitales para la maniobra del Eilean.

El potente cabrestante de proa es una copia fabricada de nuevo de un antiguo diseño vinculado con el ancla Almirantazgo original, que se recoge y se suelta cuando es necesario con su propio pescante especial montado en cubierta.

Tambucho

El tambucho original del Eilean es una parte fija de la obra muerta de cubierta; está construido íntegramente en teca de Birmania y situado a proa de la bañera; ofrece protección frente al mal tiempo y acceso al espacio situado bajo cubierta. Se desmontó cuidadosamente durante la renovación y se mantuvo la forma y el arqueado originales de 1936. También se desmontaron, restauraron y volvieron a montar los cuatro ojos de buey de bronce; todos los cristales se sustituyeron por cristal de seguridad de 6 mm de grosor.

El espacio interior, de unos tres metros cúbicos, admite ahora cuatro personas sentadas cómodamente y ofrece comunicación sin obstáculos con la parte inferior de la cubierta. Los dos bancos pueden convertirse en dos confortables literas provistas de protecciones laterales de madera para quienes están de guardia, o en una mesa de cartas o una superficie para colocar ropa y objetos personales. La escalera de acceso ocupa el centro del tambucho. Está articulada en la base para poder elevarla con el fin de que la luz natural llegue a la sala de máquinas situada debajo o para evacuar rápidamente la posible acumulación de humos. Si es preciso, los dos motores y el generador pueden también sacarse por este hueco, para sustituirlos o para realizar operaciones de mantenimiento.

Interiores

El Eilean no tiene cabina reservada para el propietario. El queche se construyó para hacer viajes largos, un uso para el que son preferibles las literas individuales con lonas de protección para evitar caídas.

Los interiores del barco son suficientes para instalar tres confortables cabinas dobles, con literas apoyadas contra las amuradas. Las dos cabinas idénticas y simétricas de popa tienen cada una su propio baño. A proa y a estribor, frente a la cocina, se ha instalado una tercera cabina, también con baño, de paneles de caoba pintada de blanco. Además, hay dos cabinas para el patrón y la tripulación, con una capacidad total a bordo de diez personas.

En los interiores del Eilean se utilizaron alrededor de seis metros cúbicos de caoba africana, una madera especialmente dura y compacta que garantiza mayor estabilidad y menor movimiento de los paneles. Los mamparos de separación van insertados en pies derechos de caoba maciza y forman una original y elegante boiserie. Los que separan las distintas salas son dobles y huecos, para mantener el aislamiento acústico y dejar sitio para tender los cables eléctricos.

El corazón del Eilean es la cámara, el espacioso salón central. Es casi como la biblioteca de una antigua mansión en la que, además de los libros, destaca la belleza de la veta de la caoba. Aquí, como en el resto del barco, está perfectamente aprovechado hasta el hueco más pequeño; los elementos técnicos, como el equipo de sonido y la pantalla plana de televisión, están hábilmente ocultos.



Arboladura

Los dos mástiles del Eilean, las botavaras y el bauprés se reconstruyeron por completo con seis metros cúbicos de madera de picea. Toda esta madera se obtuvo de un solo árbol perfectamente secado procedente de Alaska. La picea es conocida por su flexibilidad y ligereza, por sus fibras paralelas y porque puede cortarse en planchas muy largas.

El nuevo palo mayor mide 28,5 metros de altura y pesa alrededor de 800 kilogramos; el de mesana tiene 18,3 metros de altura y pesa alrededor de 300 kilos. Se construyeron con planchas encoladas de sección cuadrada y a continuación se redondeó a mano. Los mástiles así construidos son huecos y de sección piriforme. A continuación se montaron los herrajes de hierro zincado originales de los años treinta.

La botavara del palo mayor mide 9 metros de longitud, y 6 metros la del palo de mesana. El bauprés tiene 5,5 metros de longitud y, como las dos botavaras, es de madera maciza. El barco tiene también una botavara de trinquete que se monta en recorridos largos.

Sala de máquinas

Las máquinas del Eilean van a popa y, aunque no les falta de nada, están ocultas con mucha habilidad. Los dos motores Yanmar de 100 CV mueven cada uno una hélice de paso variable automático. El sistema de escape y las tuberías van encamisados para garantizar el aislamiento acústico y reducir la emisión de calor.

La sala de máquinas aloja también las bombas de agua, de extinción de incendios y de sentina. El sistema de lucha contra incendios utiliza un gas que evita la propagación de las llamas sin dañar ni los motores ni los sistemas. El generador de 6 kW recarga las baterías y proporciona corriente eléctrica de 220 voltios. El Eilean lleva también un sistema de calefacción diésel Webasto. Dos ventiladores extractores reversibles ajustables, uno de succión y el otro de extracción, garantizan la aireación constante de la sala de máquinas. Todos los sistemas instalados a bordo cumplen la norma RiNa (Registro Naval Italiano).

El Eilean no lleva piloto automático. Además de contar con una tripulación fija, es sabido que el anterior propietario seguía el curso marcado a la perfección, milla tras milla, con sólo orientar las velas. Una prueba más de la elevada calidad del fondo



diseña

do por William Fife.

HECHOS Y CIFRAS

2	Número de mástiles del Eilean.
3	Volumen del tambucho del Eilean, en metros cúbicos.
4	Espesor en centímetros del forro de teca que forma el casco.
6	Metros cúbicos de madera de caoba utilizados para construir los interiores.
18	Altura del palo de mesana, en metros.
28	Altura del palo mayor, en metros.
36	Número de veces que el Eilean cruzó el Atlántico en su vida anterior.
38	Espesor de la cubierta principal, en milímetros.
50	Superficie de la cubierta principal, en metros cuadrados.
50	Desplazamiento del barco, en toneladas.
60	Porcentaje del forro original que ha podido salvarse.
100	Caballos de potencia de cada uno de los dos motores del Eilean.
300	Peso del palo de mesana, en kilogramos.
301	Superficie vélica expuesta al viento del Eilean, en metros cuadrados.
400	Capacidad de cada uno de los dos depósitos de gasóleo, en litros.
500	Metros lineales de teca utilizados para tender la cubierta principal.
600	Capacidad del depósito de agua, en litros.
800	Peso del palo mayor, en kilogramos.
1.000	Metros lineales del forro de teca que forma el casco.
5.000	Número de tornillos de bronce siliconado que sujetan el forro.
5.000	Cabezas de tornillo de madera hechas a partir de la cubierta original.
40.000	Número de horas de artesanos expertos necesarias para restaurar el barco.
150.000	Número estimado de millas náuticas recorridas por el Eilean en su historia.

HISTORIA

El Eilean, que en gaélico significa “islote”, se construyó en 1936 en el astillero escocés Fife, en Fairlie, siguiendo un diseño de William Fife III, que entonces tenía 80 años.

El Eilean, estrecho en la línea de flotación y con el palo mayor colocado muy a popa, tiene líneas de agua inspiradas en los yates de la clase J que competían en la Copa América durante los años treinta. Los primeros propietarios del barco fueron los hermanos James V. y Robert W. Fulton de Greenock, miembros del Royal Gourock Yacht Club.



El destino decidió que los dos hermanos Fulton utilizarasen su barco sólo durante un par de años antes de que marchasen a la guerra, en la que perdieron la vida siendo todavía jóvenes. Desde ese momento y hasta mediados de los setenta se sabe poco acerca de los destinos y viajes del Eilean. Todo lo que tenemos es una lista de sus anteriores propietarios: en 1951, el propietario del queche según el Lloyd's Register era el señor P.H.N. Ulander de Busby, Lanarkshire; en 1952 perteneció a Jack Salem de Cheshire; y en 1955 fue registrado a nombre de Yacht Eilean Ltd., propiedad del Coronel Frank Louis, que lo conservó hasta 1963. En 1964, el propietario fue Lord Shawcross Q.C. y, en 1968, fue adquirido por Ernest y Richard Cuckson.

EILEAN

En los setenta, compró el Eilean John Shearer, un arquitecto que había navegado en él de niño, cuando lo capitaneaba un tío suyo. El arquitecto se instaló a vivir en el Eilean y lo transformó en uno de los yates de charter más popular del Caribe. Estaba amarrado en English Harbour, una bahía de la isla caribeña de Antigua.

En 1982, las imágenes del Eilean dieron la vuelta al mundo cuando fue alquilado por el famoso grupo de música pop inglés Duran Duran. Lo utilizaron para rodar un vídeo promocional de su single “Rio”, que se incluyó en el álbum superventas del mismo nombre.

John Shearer cruzó el Atlántico con el Eilean entre el Caribe y Europa 14 veces, muchas de ellas en solitario. En uno de esos viajes, que había empezado en Porto Cervo, el barco resultó dañado por un ferry encallado cerca de la costa de Málaga. A pesar de todo, el Eilean logró llegar al Caribe, aunque era obvio que necesitaba importantes trabajos de restauración. John Shearer puso a flote un viejo remolcador que se había hundido frente a la isla de Montserrat, lo llevó hasta Antigua y lo amarró al costado del Eilean. Este remolcador, equipado con instrumentos de soldadura, un torno y cizallas, se convirtió en su nuevo hogar y en su taller flotante personal, en el que empezó el trabajo de restauración. En 1993, su trabajo se recogió en un documental francés titulado “*Les dernières pirates de la liberté*” (Los últimos piratas de la libertad).

El empeño continuó de forma esporádica durante los años siguientes, y la seguridad del Eilean se vio amenazada por la mala suerte: se hundió parcialmente cuando se rompió una bita de amarre y sufrió una infestación por termitas que atacaron el bauprés y la mitad de los dos palos, pero no el forro de teca, gracias a la naturaleza oleosa de esta especial madera.

DESCUBRIMIENTO

La nueva vida del Eilean empezó en 2006, cuando lo detectó en English Harbour, Antigua, Angelo Bonati, que lo adquirió en nombre de Officine Panerai. Officine Panerai inició su restauración, fiel al compromiso de la firma de proteger, promover y rehabilitar yates clásicos y de época.

Cuando fue descubierto, el Eilean estaba a flote, sujeto por el remolcador-taller al que tantos años había permanecido abarloado, con las amarras atadas a los manglares. Estaba desarbolado, con las bordas partidas, el pasamanos desmontado, los herrajes de cubierta inservibles y el interior vaciado por el propietario, que llevaba veinte años intentando llevar a término su proyecto de restauración.

Al carecer de aparejos, el Eilean no podía cruzar el Atlántico por sus propios medios, por lo que en diciembre de 2006 se depositó como un enorme paquete en un carguero. Primero se remolcó durante unas 150 millas, desde Antigua hasta La Martinica. Como medida de precaución, se había llenado de globos inflados para garantizar una buena reserva de flotación o, en el peor de los casos, para evitar que se hundiese si se abría una vía de agua. Una vez en La Martinica, el Eilean se montó en un soporte especial para yates y, después de un viaje de alrededor de 4.000 millas, se descargó en el puerto Voltri de Génova en febrero de 2007. Allí se devolvió al agua y se remolcó hasta el astillero Francesco Del Carlo, en Viareggio, al que se le había encargado la restauración.





CARACTERÍSTICAS

<i>Año de diseño</i>	1936
<i>Año de botadura</i>	1937
<i>Diseño</i>	William Fife III
<i>Astillero</i>	William Fife & Son, Fairlie (Escocia)
<i>Nacionalidad</i>	Italiana
<i>Material</i>	Mixto (forro de teca sobre armazón de acero)
<i>Longitud con las velas desplegadas</i>	27,70 metros
<i>Eslora</i>	22,20 metros
<i>Eslora en la línea de flotación</i>	15,52 metros
<i>Manga</i>	4,65 metros
<i>Calado</i>	3,25 metros
<i>Desplazamiento</i>	50 toneladas
<i>Aparejo</i>	Queche bermudiano
<i>Superficie vélica</i>	301 m ² , Zaoli Sails (Sanremo)
<i>Depósitos de gasóleo</i>	2 x 400 litros
<i>Depósitos de agua</i>	600 litros
<i>Motores</i>	2 x Yanmar diésel de 100 CV
<i>Cabinas</i>	5
<i>Astillero responsable de la restauración</i>	<i>Cantiere Navale Francesco Del Carlo, Viareggio (Italia)</i>
<i>Capitán</i>	<i>Andrew Cully</i>

PANERAI PARA EL EILEAN

Officine Panerai ha fabricado en exclusiva para el Eilean varios instrumentos de navegación en edición única: un barómetro, un higrómetro, un termómetro, un reloj de pared y un cronómetro marino.



Barómetro

Caja de acero satinado

Esfera negra

*Dimensiones: 14 cm * 14 cm*



Higrómetro

Caja de acero satinado

Esfera negra

*Dimensiones: 14 cm * 14 cm*



Termómetro

Caja de acero satinado

Esfera negra

*Dimensiones: 14 cm * 14 cm*



Reloj de pared

Caja de acero satinado

Esfera negra

*Dimensiones: 14 cm * 14 cm*



Cronómetro marino

*Panerai, movimiento calibre OP XX,
cuerda manual*

Caja de acero satinado

*Bisel de acero satinado con bordes pulidos
52 horas de reserva de marcha.*

Caja de teca