



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

# Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: ROYAL CLIPPER ::

Por: Arturo Paniagua.

Para los amantes del mar, la contemplación de un velero es siempre un acontecimiento singular. El año 2000 fue testigo de la entrada en servicio del velero más grande jamás construido: el Royal Clipper, el primero de cinco palos construido tras la entrega del Preussen alemán en 1910. Ese año también fue entregado el Sea Cloud II por el astillero asturiano Gondán.

## • Orígenes

En febrero de 1998, White Star Clippers anunció la construcción del mayor buque de vela jamás construido, utilizando para ello la sección central del Gwarek, un velero polaco inacabado en Gdansk desde 1993. En junio se finalizó la construcción del casco por Cenal Shipyard. Se utilizaron más de 250 tns. de acero, y el buque fue botado como Royal Clipper. El armamento se realizó en el astillero holandés De Merwede, donde llegó el buque remolcado desde Polonia.

La construcción del Royal Clipper fue también ofertada por la Empresa Nacional Bazán, en un proyecto en el que contó con la colaboración de Juan José Alonso, y de Jaime Oliver. Sin embargo, al final Michael Kraft, el dueño de White Star Clippers se decidió por la oferta del astillero holandés De Merwede. Hubiera sido sencillamente maravilloso ver nacer estos dos veleros tan singulares de gradas españolas...y en el mismo año.



## • Aspectos técnicos

El Royal Clipper es un velero puro, con propulsión auxiliar diesel. Este hecho le diferencia de buques como el duo Wind Star, o los gemelos Club Med, que son buques en los que las velas en un medio de propulsión auxiliar.



El buque dispone de cinco mástiles, con aparejo de bricbarca. El palo mayor tiene una altura máxima de 59,9 metros, y la superficie vélica de las 42 velas es de 5.050 m<sup>2</sup>., y está realizada en Dacron. Su contemplación desde la cubierta es impresionante. La jarcia móvil no dispone de control por ordenador, pero es sencilla de manejar, y sólo requiere 20 tripulantes. También es digna de ver toda la jarcia fija, realizada en acero inoxidable. Los pasajeros pueden ayudar a recoger velas cuadras más bajas. También pueden acceder a puestos de observación situados en cada uno de los cinco mástiles, situados a 20 metros por encima de la cubierta principal. El buque dispone de un sistema de tanques anti escora, que evitan, junto con el uso prudente del velamen, que aquella sea superior a 8° con vientos fuerza 5. La velocidad sólo con velas puede llegar hasta los 20 nudos.

El sistema de propulsión auxiliar diesel está formado por dos motores Caterpillar 3516, de 1.865 Kw cada uno, a través de una reductora, impulsan una hélice de paso controlable KaMeWa de cuatro palas, y un PTO de 1.200 Kw. Estos motores, junto con dos grupos electrógenos, tienen los escapes dispuestos en los dos mástiles de popa. La velocidad de pruebas con propulsión mecánica fue de 14,75 nudos al 90% MCR. Ambos motores están sobre apoyos de resina. Tal es la preocupación sobre los ruidos en los buques de vela que el Royal Clipper tiene la reductora montada sobre apoyos elásticos, con objeto de reducir 10 db el nivel de ruidos respecto a un montaje rígido. El buque está protegido por 700 sprinklers y 60 cabezas rociadoras.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

# Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: ROYAL CLIPPER ::

## • La superestructura

Como corresponde a un buque de vela, la superestructura del Royal Clipper es muy baja. La cubierta más alta es la Sun, que aloja el puente de gobierno en su extremo de proa, con alerones, y se extiende hasta prácticamente la toldilla del buque. En contra del diseño del Sea Cloud II, que no tiene piscina, ni siquiera jacuzzi, en cubierta, el Royal Clipper dispone de tres pequeñas piscinas. Una de ellas tiene el fondo de cristal, justo encima del piano bar... a costa de una clásica lumbrera que quizás proporcionaría la misma luz natural. Lo mejor de esta cubierta son los casi 2.000 m<sup>2</sup> de teca birmana, y la posibilidad de observar, incluso de manipular, los molinetes, chigres, etc. También aloja los pescantes de dos lanchas para acceso a playas, además de varias zodiacs.



La cubierta principal tiene a proa, debajo del puente, un salón de observación dotado de grandes ventanas que se utiliza también como sala de conferencias. El arrufo del buque limita las vistas, pero es un verdadero santuario de tranquilidad. A continuación se encuentran las 14 suites con balcón, las primeras en un velero para cruceros. Su decoración es muy clásica, con abundantes maderas oscuras y accesorios de latón.

A continuación se encuentra el Piano lounge, capaz de acomodar a todo el pasaje, y dotado de pista, mesas de cocktail y un bar. A popa del casetón que aloja este salón se encuentra el Tropical Bar, que tiene una amplia zona a popa, una especie de plaza que puede ser cubierto con lonas, en la que se desarrolla gran parte de la vida social a bordo.

Por último, en toldilla, esta la biblioteca del Royal Clipper, justo enfrente al Tropical Bar, en una disposición sorprendente. Una chimenea fingida da carácter a esta dependencia.

## • Decoración interior

Sin embargo, cuando inspeccionas la habitación del Royal Clipper, habiendo visitado previamente algún buque escuela a vela, o incluso algún velero de cruceros, como el Sea Cloud II, te llevas una pequeña decepción. El Royal Clipper, cuya decoración interior es obra de Robert McFarlane, es un buque casi convencional en este aspecto. McFarlane intenta recrear elementos encontrados en los buques estándar de crucero, como un atrio de tres cubiertas, piscinas, etc. que diluyen en cierta manera la personalidad que imprime la vela. A pesar de todo, el Royal Clipper es un buque singular.

La cubierta más alta del casco, denominada Clipper, aloja la mayor parte de los camarotes, la oficina del sobrecargo, y las boutiques. A popa están situadas los dos camarotes del armador, y entre ellos, el acceso a la plataforma retráctil para deportes náuticos. Allí atracan los tender, se puede formar una piscina flotante, etc.



La cubierta más baja (Commodore) aloja a proa camarotes, y en el centro el comedor, dispuesto en tres niveles, que puede acoger a todo el pasaje, más los oficiales, al mismo tiempo. La cocina está situada a popa del mismo. El atrio comienza en el Piano Bar, y dispone de dos escaleras en espiral a proa y popa, que acaban en el comedor, tres cubiertas más abajo.

Desde el comedor se accede a Salón del Capitán Nemo, desde el que se puede observar la fauna y la flora del fondo marino a través de ojos de buey situados en el doble fondo del buque. En esa dependencia se



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

# Sucursal Española

## WORLD SHIP SOCIETY

:: ROYAL CLIPPER ::

encuentra también el gimnasio.

Los 228 pasajeros están alojados en dos camarotes de armador, situados a popa del casco; en catorce camarotes con balcón, situados en la superestructura, a costa de eliminar los paseos exteriores en los costados en la cubierta principal, en otro intento de ofrecer los estándares de los buques convencionales de cruceros; y en 92 camarotes exteriores y seis interiores.

### • Sus cruceros

Todas las compañías que explotan buques de crucero con propulsión a vela tienen en común una cuidada selección de los puertos de escala. En lugar de visitar dársenas comerciales, estos buques frecuentan puertos naturales, rodeados de playas naturales y aguas claras. El Royal Clipper ofrece cruceros durante el verano por el Mediterráneo Occidental. Este verano 2003 estará basado en Civitavecchia. Tras un crucero trasatlántico de tres semanas, el mayor velero del mundo pasará el invierno en el Caribe, también con dos itinerarios de siete noches.

### • ¿Un mercado de futuro?

La flota de buques de vela para viajes turísticos está compuesta, en su mayor parte, de buques contemporáneos del Sea Cloud, que navegan en compañías como Windjammer Barefoot Cruises, Tall Ship Cruises, etc. Durante los próximos años, esta flota tan veterana deberá ser renovada, tanto por problemas técnicos (fontanería, cocinas, máquina), como por su falta de seguridad. Este último extremo se demuestra palpablemente por las desapariciones del Fantome y del Sir Francis Drake en el Caribe, en 1998 y 1999, respectivamente, durante sendos huracanes, con más de treinta víctimas en el primer caso.

Además, el número de cruceristas aumenta notablemente cada año y, tras los primeros cruceros llenos de sol, actividades y puertos conocidos, el pasaje busca una experiencia más depurada, y los cruceros en veleros, con sus atractivos itinerarios y su ambiente singular se presentan como una de las mejores opciones.

:: Artículo publicado el 29 de Mayo de 2003 ::