PASION POR Navegar

www.skippermar.com | nº 529 · Diciembre 2026 · 7 €

Canarias y aeropuertos 7,20 €

SKIPPER

50 aniversario 1976-2026

ESPECIAL GRANDES ESLORAS

Navegar sin límites

VARADEROS Y MANTENIMIENTO

El barco a punto

DISEÑOS

YOT 53 | Elyd9

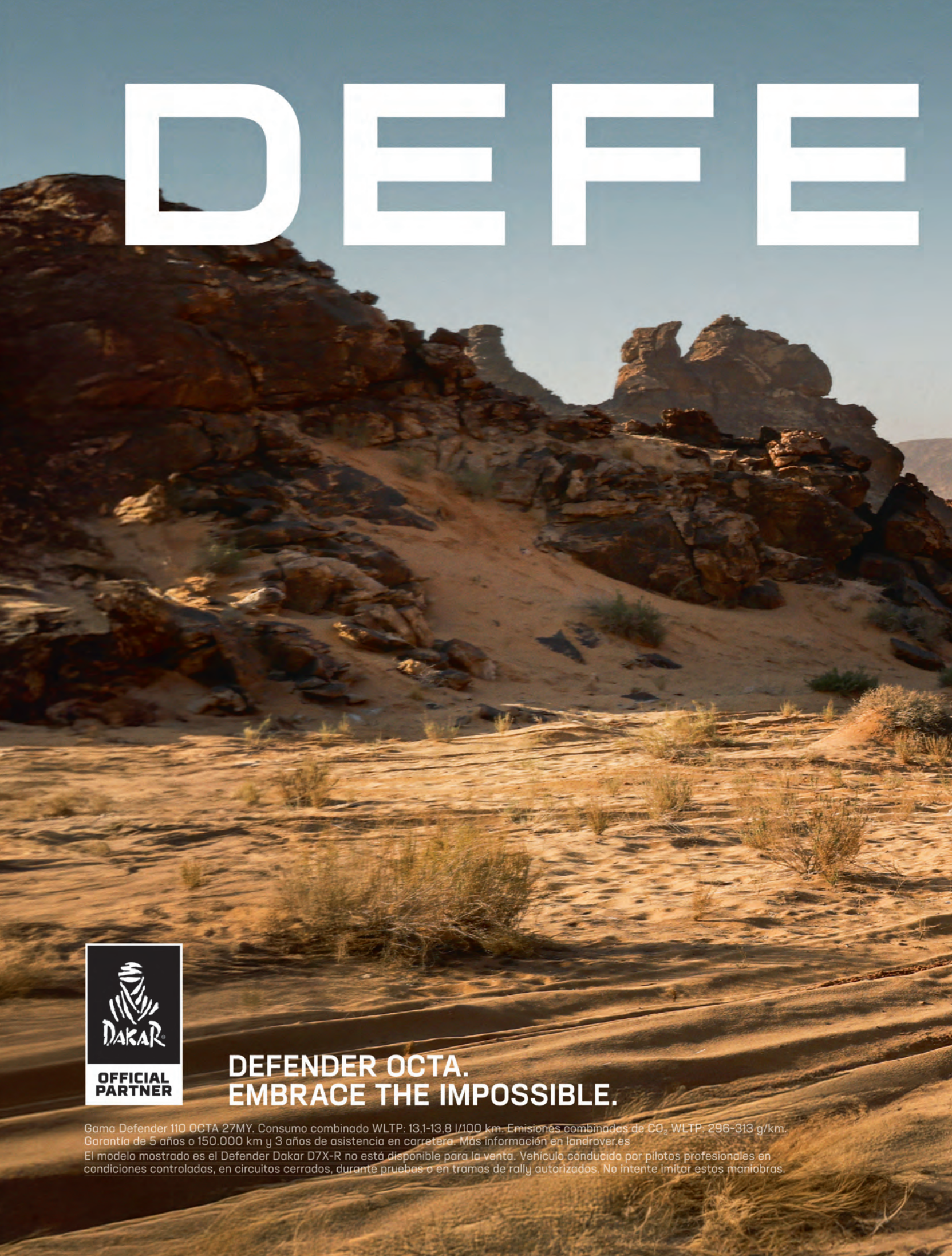


MARINAS PREMIUM

Calidad y servicios de lujo

ALQUILER DE SUPERYATES

Vacaciones de ensueño


DEFE
DAKAR
OFFICIAL PARTNER
DEFENDER OCTA.
EMBRACE THE IMPOSSIBLE.
Gama Defender 110 OCTA 27MY. Consumo combinado WLTP: 13,1-13,8 l/100 km. Emisiones combinadas de CO_2 WLTP: 296-313 g/km.
Garantía de 5 años o 150.000 km y 3 años de asistencia en carretera. Más información en landrover.es
El modelo mostrado es el Defender Dakar D7X-R no está disponible para la venta. Vehículo conducido por pilotos profesionales en condiciones controladas, en circuitos cerrados, durante pruebas o en tramos de rally autorizados. No intente imitar estas maniobras.


NDER
DREAM. DARE. LIVE IT.
DEFENDER
VX75 NVV
Castrol
502
YETI
TOW



El *año* que nos deja el *mar*

Diciembre invita a mirar atrás y repasar lo que ha dado de sí el año. En el sector náutico, 2026 ha dejado novedades, movimientos empresariales, nuevos modelos, citas deportivas y una actividad que confirma el interés por navegar. Pero las cifras y las presentaciones de barcos no cuentan toda la historia.

A lo largo de estos meses, en *Skipper* hemos dedicado espacio a los astilleros y sus nuevos proyectos, a la evolución de los puertos deportivos, al crecimiento del turismo náutico y a las competiciones que sitúan nuestros destinos en el calendario internacional. También hemos seguido de cerca los cambios en el equipamiento y la tecnología, que están transformando la forma de construir, mantener y disfrutar de una embarcación.

Hay motivos para el optimismo, aunque conviene no perder de vista algunas cuestiones. El crecimiento del mercado debe ir acompañado de una oferta de servicios a la altura. Las marinas necesitan responder a las nuevas demandas sin olvidar que el espacio en la costa es limitado. Y el sector tiene ante sí una tarea importante: facilitar el acceso a la navegación y conseguir que nuevas generaciones se interesen por ella.

Tampoco podemos pasar por alto la responsabilidad de preservar el entorno del que depende nuestra actividad. La innovación y la eficiencia de las embarcaciones son parte de la respuesta, pero también lo son la gestión de los puertos, el mantenimiento de las instalaciones y los hábitos de quienes navegamos.

Este año ha sido especialmente significativo para *Skipper*, que ha celebrado su 50 aniversario. Una fecha así invita a detenerse, pero también a pensar en lo que viene. Durante cinco décadas hemos contado la evolución de la náutica y hemos acompañado a empresas, profesionales y aficionados. Queremos seguir haciéndolo con la misma curiosidad.

Gracias a todos los que habéis formado parte de este año: lectores, anunciantes, colaboradores y profesionales del sector. Vuestra confianza nos permite seguir trabajando y llegar a una nueva etapa con ganas de contar lo que ocurre en el mundo de la náutica.

Nos encontraremos de nuevo en 2027, con nuevos barcos, nuevos proyectos y muchas millas por delante.❊

FELICES FIESTAS Y BUENOS VIENTOS



Enrique Curt Gómez
Presidente Fundador



Laura Curt
CEO Curt Ediciones



FOTO © SEADECK

En portada
Seadeck 9

ABABOR

FERIA NÁUTICA

19 · 20 · 21 marzo
FICOBA



Participa como empresa expositora

Precios especiales hasta el 18 de diciembre

ababor.eus





Marinas Premium: El lujo de amarrar

Mucho más que un amarre: servicios exclusivos, atención personalizada e infraestructuras para una nueva náutica de lujo. El nuevo concepto de Marina Premium combina innovación, confort y excelencia en una experiencia náutica que va mucho más allá del amarre.



36 Proxima escala: el Varadero
Al finalizar la temporada, llega el momento de sacar el barco del agua y realizar una revisión completa en el varadero. El mantenimiento de equipos y la reparación de desperfectos garantizarán mayor seguridad y fiabilidad.

42 Alquilar un superyate.
Viajar por mar sin límites
El alquiler de grandes yates es uno de los segmentos más exclusivos de la industria náutica. Abarca embarcaciones de 25 a más de 100 metros, destinadas a clientes que buscan privacidad, servicio personalizado y libertad durante sus vacaciones..

88 Trimado con viento fuerte
Dominando el twist
El correcto trimado de las velas es esencial para navegar con seguridad, eficiencia y velocidad. Dominar el twist permite regular la potencia, controlar la escora y mantener el equilibrio del barco en cualquier condición de viento.



10 Must Have 12 Javier Ruiz de Cortazar Díaz (CEACNA) 18 Marina Port Valencia
20 Port Ginesta Premium Service 22 Marina Port Mallorca 24 Port Cambrils 26 Marinas Premium en España
29 Port Masnou/CN El Masnou 30 Puertos y marinas 32 Ports de la Generalitat: Balance del sector 2026
40 Garmin: nuevas soluciones 41 Empresa 50 Monaco Yacht Show 60 Maxi Yacht Rolex Cup 61 Producto
78 Valencia Boat Show 84 Despacho de Buques en la actualidad 92 Golden Cup Badalona
94 Circuito de Altura Ausmar 2026 95 Charter news 96 boot: Tributo al Océano

SUZUKI

By Your Side



MOVILMOTORS

IMPORTADOR OFICIAL SUZUKI MARINE

52
Absolute 62 Fly
(Yacht Class)



56
Pershing GTX90
(Yacht Class)



62
Elyd9
(Skipper Test)



70
YOT 53
(Multihull)



53 Itama 70 (Yacht Class)
54 Pearl 73 (Yacht Class)
55 Bluegame BGX83 (Yacht Class)
58 Princess X90 (Yacht Class)
59 Azimut Grande 44M (Yacht Class)

SKIPPER

www.skippermar.com
facebook.com/WebSkippermar
twitter.com/skippermar
www.instagram.com/skippermar_/

Director: Enrique Curt
Directora Publicidad: Laura Curt
Redactora Jefe: Victoria Ruiz *skipper@curtediciones.com*
Consejo Asesor: Enrique Curt
Coordinación sección Pruebas: Ricardo Masabeu
Colaboradores: Dani Aznar, Enric Botet, Ángel Joaniquet, Nicolas Massines, Jaume Soler, Sergio Marqués, Yamandú Caorsi, Gabriel Dols, Juan Ramón Pina, Ferran López, Pol Aldavert
Corresponsales: Armando Guilarte (Caribe), Joao Carlos Fraga (Azores), Gloria Lolivier-Édinautic (Francia)
Fotógrafo: Ricardo Masabeu
Directora de Arte: Mª Pilar Saura
Publicidad Barcelona: *publicidadnautica@curtediciones.com*
Madrid: *comercial@curtediciones.com*
Distribución y suscripciones:
distribucion@curtediciones.com
España: Sgel y Rotger **Portugal:** Logista
Precio: 7 euros. Canarias y aeropuertos 7,20 euros.
Suscripcion anual: 12 números 80 euros. **Europa:** 168 euros
Depósito Legal: DL B 34828-1981

SKIPPER Órgano de difusión de Real Asamblea Española de Capitanes de Yate RAECY

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. Revista mensual. Printed in Spain.

CURT EDICIONES SA
Passeig de Gràcia, 63, 1º 2ª ~ 08008 Barcelona
Tel. +34 933 180 101
www.curtediciones.com
Presidente Fundador: Enrique Curt Gómez
Editora: Laura Curt Iborra

OTRAS PUBLICACIONES DE CURT EDICIONES, S.A.
The Best Superyates & Marinas ~ Regata ~ Sea fever ~ Guía de Puertos
Cronos ~ Cocinas y Baños ~ Hogares ~ Piscinas y Jardines
Reformas Cocinas y Baños ~ Profesional Cocinas y Baños
Equipamiento Hostelero ~ Guía de Proveedores ~ Vinos y Restaurantes

LA **EVOLUCIÓN** DE UN LÍDER





EVOLUTION LA GAMA

Rodman EVOLUTION 1290 FLY **Rodman EVOLUTION 1290 HT** **Rodman EVOLUTION 1090 FLY** **Rodman EVOLUTION 1090 HT**

Rodman EVOLUTION, el equilibrio perfecto entre pasado y presente. La nueva Gama, que hereda más de 50 años de experiencia de Rodman en construcción naval profesional y de recreo, mantiene las prestaciones, robustez y carácter de los celebrados modelos del segmento pesca-paseo. La gama Rodman Evolution ofrece barcos únicos fabricados íntegramente en nuestros astilleros para disfrutar del mar todo el año.

Rodman

SINCE 1974

@rodmanboats

info@rodman.es | www.rodman.es

INSIDE RQS RODMAN QUALITY SYSTEM

YAMAHA

REVS Hoodie Unisex

Precio: Desde 99,99 €





ESTILO y ADN *deportivo*

La identidad de Yamaha también se expresa en tierra firme. La REVS Hoodie Unisex es una sudadera pensada para quienes quieren llevar consigo el espíritu de la marca más allá del agua. Con un diseño contemporáneo en color gris y una estética inspirada en la línea REVS, combina funcionalidad y estilo informal en una prenda versátil para el día a día. Su capucha forrada aporta un extra de confort, mientras que los bolsillos con cremallera permiten guardar pequeños objetos personales con mayor seguridad. Una propuesta práctica para los días más frescos, tanto a bordo como en el puerto o durante los desplazamientos.

De diseño unisex y concebida como una prenda de uso cotidiano, esta sudadera refleja el carácter deportivo de Yamaha sin renunciar a la comodidad. Un complemento para los aficionados a la náutica y al universo de la marca que buscan incorporar su pasión también a su vestuario.

www.yamaha-motor.eu


PACIFIC CRAFT
ABIERTO A
LA DIVERSIÓN
PACIFIC CRAFT
695 OPEN
PURO CONFORT, PURA LIBERTAD
PACIFIC CRAFT 695 OPEN
YAMAHA 200HP
www.yamaha-motor.eu/es
YOU YAMAHA MOTOR SERVICES
YAMALUBE
YAMAHA GENUINE Parts & Accessories
EmPOWERED BY YAMAHA

JAVIER RUIZ DE CORTAZAR DIAZ

PRESIDENTE DE CEACNA

«Los clubes náuticos deben ser entidades abiertas a la ciudadanía, que fomenten la formación, el deporte y el turismo»



La relación de Javier Ruiz de Cortázar Díaz con el mar viene de familia. Comenzó a navegar a los 12 años en Vaurien y, aunque desarrolló su carrera profesional en Recursos Humanos, ha mantenido una estrecha vinculación con la náutica. Durante los últimos 19 años ha participado en la elaboración de normativas autonómicas y estatales sobre náutica y puertos deportivos, conociendo las necesidades de clubes y gestores.

Para Ruiz de Cortázar, la náutica de recreo es estratégica por su dimensión deportiva y su contribución al turismo y a la economía costera. España cuenta con una posición geográfica privilegiada, buenas infraestructuras y clubes de prestigio, además de ser punto de paso entre el Caribe y Europa. Considera que el desarrollo de las instalaciones debe acompañarse de medidas para acercar el mar a la ciudadanía. *"Si no fomentamos la formación y el desarrollo de los deportes náuticos [...] a medio y largo plazo tendríamos puertos muy completos, pero vacíos"*, advierte. Facilitar la práctica deportiva y favorecer el relevo generacional son prioridades.

Desde CEACNA, que agrupa a más de 170 clubes y puertos deportivos, impulsa entidades más abiertas e integradas en sus ciudades. Defiende que los clubes además de gestionar amarres, deben ir más allá y reforzar su función social mediante la formación, el deporte y la dinamización turística.

La sostenibilidad es otro eje. *"El mar es nuestro recurso y hay que cuidarlo"*, afirma. Destaca el programa desarrollado en Galicia junto a la Xunta entre marzo de 2023 y marzo de 2025, con 2,4 millones de euros para 42 instalaciones náutico-deportivas. La iniciativa impulsó certificaciones de calidad, sostenibilidad y medio ambiente. Según señala, los clubes españoles representan más del 70% de estas certificaciones.

Respecto a las administraciones, reclama simplificar procedimientos, reducir costes y garantizar seguridad jurídica para lograr una náutica más accesible. También pide que los clubes sean considerados socios estratégicos en la planificación.

Sus proyectos pasan por la digitalización, la transición verde, la eficiencia energética y la modernización de infraestructuras, para crear destinos náuticos más sostenibles y competitivos. La formación, la accesibilidad y las certificaciones oficiales completan esta hoja de ruta. Entre los próximos compromisos figura el VII Simposio de Clubes Náuticos, previsto para octubre de 2027.

Por qué navega
Me gusta navegar a vela, disfrutar de las Rías y sentir el mar. No concibo vivir lejos de él.

Motor o vela
Vela.

El barco ideal
Un velero de 39-40 pies, de marcas como Beneteau, Jeanneau o Sun Odyssey.

Qué puesto prefiere a bordo
A la caña.

El tripulante perfecto
Una persona con iniciativa y espíritu de equipo.

Algo que no ha de faltar a bordo
El equipo de seguridad y el de buceo.

Su mejor momento cuando navega
Cuando solo escucho el ruido del mar mientras navego a vela. Me relaja.

Su situación más difícil en el mar
Navegando entre Rías, con mar de fondo, olas de tres metros, niebla y el motor fallando.

Otra afición, aparte del mar
La fotografía submarina.

Un libro
Cualquiera que verse sobre novela histórica.

Plato favorito
La tortilla de patatas.

bio

Javier Ruiz de Cortázar Díaz (Ferrol, 1959) comenzó a navegar a los 12 años en Vaurien, siguiendo la tradición marinera familiar. Después pasó a la vela de crucero, con una embarcación de 10 metros y un Carter 41. Actualmente navega en un Oceanis 393. Licenciado en Ciencias del Trabajo, diplomado en Relaciones Laborales y máster en Prevención de Riesgos Laborales, suma más de 38 años como director de Recursos Humanos, consultor y profesor. Preside el Club Náutico de Portonovo desde 2001 y ASNAUGA desde 2006. Desde finales de 2024 dirige la Confederación de Clubes Náuticos de España (CEACNA). También integra el Consejo de Administración de Portos de Galicia desde 2009.

SUZUKI
By Your Side

CLEAN OCEAN PROJECT
SUZUKI
Since 2010

SUZUKI CLEAN OCEAN PROJECT

EN EL FONDO DEL MAR,
SÓLO LA HUELLA TURQUESA



TEJEMOS NUESTRA PROPIA RED

MOVILMOTORS
IMPORTADOR OFICIAL SUZUKI MARINE

Port Hercule, Mónaco.

MARINAS PREMIUM

El lujo de amarrar

Mucho más que un amarre: servicios exclusivos, atención personalizada e infraestructuras para una nueva náutica de lujo. El nuevo concepto de marina premium combina innovación, confort y excelencia en una experiencia náutica que va mucho más allá del amarre.





El desarrollo de la náutica de recreo y el crecimiento de la flota de grandes esloras han impulsado una nueva generación de instalaciones portuarias en el Mediterráneo. Son las denominadas marinas premium, espacios que han evolucionado desde el concepto tradicional de puerto deportivo para ofrecer una experiencia integral a propietarios, armadores, capitanes y tripulaciones. La calidad de los amarres, la seguridad, los servicios técnicos y una atención personalizada forman parte de una propuesta en la que el puerto deja de ser únicamente un lugar donde dejar el barco para convertirse en una extensión de la experiencia de navegación.

El crecimiento de las marinas premium responde a una transformación del propio mercado náutico. Los armadores demandan cada vez más servicios integrados, infraestructuras preparadas para embarcaciones de mayor tamaño y una atención que permita gestionar desde una reparación técnica hasta la organización de una estancia completa.

Al mismo tiempo, las marinas compiten por diferenciarse mediante la sostenibilidad, la eficiencia energética, la digitalización de sus operaciones y la integración con el entorno urbano y turístico. La calidad ambiental y la gestión responsable de los recursos también están adquiriendo un peso creciente en la elección de los destinos.

España, gracias a su extensa costa, sus archipiélagos y su posición estratégica en las rutas del Mediterráneo, cuenta con algunas de las instalaciones más destacadas de Europa. Barcelona, Baleares, la Costa del Sol y determinados enclaves de la costa levantina concentran buena parte de esta oferta, que compite por atraer tanto a embarcaciones de recreo como a superyates internacionales.

España dispone de condiciones especialmente favorables para consolidar su posición en este mercado: una extensa red portuaria, destinos internacionales de primer nivel, buenas conexiones aéreas y una temporada de navegación amplia.

¿Qué es exactamente una marina premium?

Aunque los términos marina, puerto deportivo y puerto náutico suelen utilizarse indistintamente, no representan necesariamente el mismo concepto. Un puerto deportivo es, en sentido general, una infraestructura destinada al amarre y servicio de embarcaciones de recreo. Su función principal es proporcionar espacio de atraque, suministros básicos, seguridad y, dependiendo de sus dimensiones, servicios de mantenimiento, varadero, restauración y actividades náuticas.

Una marina premium va un paso más allá. No se define únicamente por el tamaño de sus instalaciones, el precio de sus amarres o la eslora de los barcos que puede recibir, sino por la combinación de infraestructuras de alto nivel, servicios especializados, calidad operativa y atención al cliente. Su propuesta está orientada a ofrecer una estancia sin complicaciones, con capacidad para resolver prácticamente cualquier necesidad relacionada con el barco y sus ocupantes.

Tampoco existe una categoría administrativa oficial que determine qué instalaciones pueden denominarse premium. Es una denominación comercial y de posicionamiento que utilizan operadores y gestores para identificar puertos con estándares superiores de calidad y servicio. Por tanto, no todos los puertos que reciben grandes yates son necesariamente premium, ni todas las marinas de alto nivel tienen que estar especializadas en superyates.



Port Tarraco.

Los servicios que marcan la diferencia

La principal característica de una marina premium es su capacidad para ofrecer una gestión integral de la estancia. A los servicios portuarios convencionales se suman prestaciones que buscan reducir al mínimo las gestiones del armador y facilitar el trabajo de los profesionales que operan a bordo.

Entre los elementos más habituales destacan:

- **Amarres e infraestructuras:** pantalanes adaptados a grandes esloras, suministro eléctrico de alta potencia, agua, conexiones de datos, calados adecuados y sistemas avanzados de protección frente al oleaje.
- **Seguridad y vigilancia:** control de accesos, videovigilancia, personal permanente, protocolos de emergencia y sistemas de protección de embarcaciones y usuarios.
- **Servicios técnicos:** mantenimiento, reparaciones, asistencia mecánica y eléctrica, buceo profesional, limpieza de cascos, gestión de residuos y coordinación de trabajos especializados.
- **Atención personalizada y concierge:** recepción de paquetería, reservas de restaurantes, traslados, alquiler de vehículos, aprovisionamiento, lavandería, catering y organización de servicios a bordo.
- **Instalaciones para armadores y tripulaciones:** gimnasios, piscinas, zonas de bienestar, espacios de trabajo, salas de reuniones, vestuarios y áreas de descanso.
- **Oferta comercial y de ocio:** restaurantes, boutiques, comercios especializados, establecimientos de hostelería y espacios para eventos.

En el segmento de los superyates, además, adquieren especial importancia los servicios de apoyo a las tripulaciones, la logística de suministros, la coordinación de proveedores y la capacidad de gestionar operaciones complejas. La marina se convierte así en un centro de servicios náuticos, no solo en una infraestructura de atraque.





Port Adriano.



Marina Ibiza.

El Mediterráneo, un escaparate internacional del lujo náutico

La competencia entre marinas premium no se limita a España. El Mediterráneo concentra algunos de los puertos más prestigiosos del mundo y constituye uno de los principales destinos para la flota internacional de superyates.

Port Hercule (Mónaco), **Port Vauban** (Francia), **Porto Montenegro** (Montenegro), **Marina di Porto Cervo** (Italia), **Grand Harbour Marina** (Malta), **Flisvos Marina** (Grecia) o **Marina Göcek** (Turquía), cuentan con instalaciones que han convertido el servicio al cliente y la especialización en grandes esloras en sus principales argumentos competitivos.❋



Port Adriano, Mallorca

Its many hidden coves, sheltered anchorages and endless spectacular coastline mean that Mallorca is made to be explored by sea.

TYPE:

Premium full-service marina

BERTHS:

For yachts up to 80m

TECHNICAL FACILITIES:

10,000m^2 boatyard

COMMERCIAL & LIFESTYLE:

Premium retail, dining and leisure facilities

PORT ADRIANO

portadriano.com



MARINA PORT VALENCIA

Una nueva forma de vivir el mar

Marina Port Valencia, el nuevo proyecto de IPM Group y Ocibar, nace con una visión clara: acercar el puerto a la ciudad y posicionar Valencia como un destino náutico internacional, capaz de ofrecer mucho más que un lugar donde amarrar.

Marina Port Valencia transforma el frente marítimo con un proyecto que se estructura en cuatro grandes áreas que buscan crear un entorno nuevo frente al mar y reforzar su proyección mediterránea.

Más de 800 amarres

La primera es la náutica, con tres marinas que ofrecen una capacidad de más de 800 amarres, destinados a embarcaciones de entre 8 y 130 metros de eslora, además de una marina seca. Una oferta pensada para dar respuesta a diferentes perfiles de embarcaciones, en una ubicación privilegiada dentro de la ciudad.

Un varadero de referencia

La segunda área náutica, es el varadero, una de las grandes apuestas de Marina Port Valencia. Su infraestructura permitirá realizar trabajos de reparación y mantenimiento tanto en tierra como en el agua, con un travelift de hasta 880 toneladas. Este nuevo espacio pretende convertirse en un motor de crecimiento para el sector, atrayendo empresas industriales y especializadas y generando nuevas oportunidades de negocio en el Mediterráneo. Una apuesta que posicionará Valencia como un destino de referencia internacional también en el ámbito del refit.

Trabajar junto al Mediterráneo

La tercera área apuesta por los espacios de trabajo y coworking. En Marina Norte ya han empezado las obras de dos nuevos edificios destinados a oficinas, con el objetivo de atraer empresas y profesionales que quieran establecer su actividad en un entorno diferente, dinamizando la actividad laboral de la zona y ofreciendo un lugar de trabajo con el Mediterráneo como parte del día a día.

Gastronomía y ocio frente al mar

La cuarta se centra en el ocio y la restauración. La propuesta busca convertir el puerto en un lugar para disfrutar, también desde tierra, con una oferta gastronómica que irá creciendo a medida que avance el proyecto. Muro, ya inaugurado en Marina Norte, es uno de los primeros ejemplos de esta apuesta, con una ubicación privilegiada y unas vistas únicas al mar. A él se sumará un nuevo espacio gastronómico en Marina City, frente al emblemático Edificio del Reloj. Son los primeros pasos de una propuesta que busca ofrecer experiencias donde el entorno y el Mediterráneo sean protagonistas.

Puerto y ciudad, más conectados

Marina Port Valencia también quiere contribuir al cuidado del entorno y al desarrollo de la cultura marítima. Para ello, ha impulsado la Cátedra del Mar junto a la Universidad de Alicante y la Universitat Politècnica de València. Los primeros estudios sobre la calidad del agua ya están en marcha y, además, se está trabajando en un calendario de actividades e iniciativas conjuntas que permitan seguir avanzando en el conocimiento y la protección del medio marino. Otra de las grandes apuestas con la ciudad de Valencia es con el deporte náutico, firmando un acuerdo estratégico con la Federació de Vela de la Comunitat Valenciana para fomentar la vela. Marina Port Valencia quiere ir más allá del concepto tradicional de marina. Un proyecto en evolución que busca conectar el puerto con la ciudad, generar nuevas oportunidades y convertir la costa valenciana en una nueva forma de vivir y disfrutar del mar.

IPM – IMG – OCIBAR
Muelle del Turia, s/n
info@marinaportvalencia.es
Tel: +34 960 302 690

Cuatro marinas, un solo destino.









Alquiler y venta de amarres a partir de 18 metros de eslora

MARINA PORT VALENCIA

MÁS QUE UNA MARINA, UNA EXPERIENCIA LOS 365 DÍAS DEL AÑO

- Cuatro marinas en una, para yates de hasta 130 m de eslora
- Venta y alquiler de amarres
- Varadero con travelifts de hasta 880 t
- Oficinas, espacios comerciales y zonas de co-working frente al mar
- Áreas de ocio, restauración y entretenimiento

Visita nuestra web: **marinaportvalencia.es**

MARINA PORT VALENCIA
Oficinas Marina Norte, s/n
46024, Valencia

+34 960 302 690
marinaportvalencia.es
info@marinaportvalencia.es

THE STRENGTH OF A GREAT GROUP →

IPM | IMG MARINE GROUP

CIBAR SINGULAR MARINAS



PREMIUM SERVICE PORT GINESTA

Al cuidado de tu barco

Un velero clásico que debe volver al circuito de regatas, un catamarán al que se añade un baño y un crucero que se prepara para la temporada. Tres encargos distintos que ilustran el trabajo de Premium Service en Port Ginesta: planificar cada intervención, coordinar a los especialistas y dar al armador una sola persona de referencia durante el proyecto.



En el varadero, el orden de los trabajos cuenta tanto como el propio calendario. Si una instalación discurre detrás de un revestimiento, el técnico necesita acceder a ella antes de que el carpintero cierre el acabado. Si hay que pintar una cubierta, conviene prever qué herrajes se desmontan y cuándo podrán volver a colocarse. En una intervención con varios oficios, esas decisiones condicionan lo que puede hacerse en paralelo y lo que tiene que esperar.

El trabajo empieza antes de entrar en el varadero

El equipo de Premium Service, con experiencia en ingeniería y navegación, estudia con el armador qué necesita la embarcación y cuándo tiene previsto volver a utilizarla. A partir de ahí, define las prioridades y reúne a los profesionales de cada especialidad.

El alcance puede ir desde una reparación puntual hasta un refit en el que coincidan mecánica, electrónica, hidráulica, pintura, carpintería e interiores. Durante la intervención, el propietario recibe la información a través de un único interlocutor. Puede consultar cómo avanzan los trabajos, resolver dudas y valorar los cambios que surjan sin tener que coordinar cada oficio por separado. Para quien vive lejos del puerto, esa continuidad permite seguir de cerca el proyecto sin desplazarse para cada visita técnica.

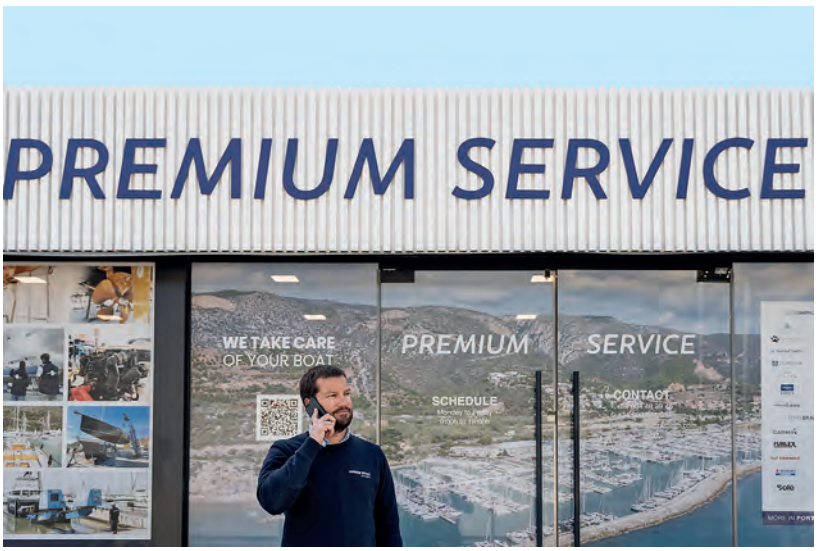
Manitou, de la nave de pintura a las regatas

Construido en 1937 y vinculado a John F. Kennedy, el *Manitou* es un velero clásico con una trayectoria singular. Premium Service coordinó en Port Ginesta una intervención de varios meses para que la embarcación pudiera continuar su temporada de regatas. Los trabajos incluyeron pintura, carpintería de cubierta y reparación de cuadernas, las piezas transversales que dan forma y rigidez al casco.

Antes de entrar en la nave de pintura, el velero tuvo que desarbolarse. La maniobra, los medios auxiliares y el montaje del andamio formaban parte del mismo plan. Había que organizar el acceso a las zonas de trabajo y encajar las distintas intervenciones respetando la construcción original del barco.

Sunreef 50, un baño adicional a bordo

En un barco ya construido, añadir un baño obliga a trabajar con el espacio y las instalaciones disponibles. En este Sunreef 50, Premium Service coordinó la incorporación de un baño adicional dentro de una intervención que también incluyó trabajos de interiorismo, electrónica e hidráulica y otras mejoras de confort.

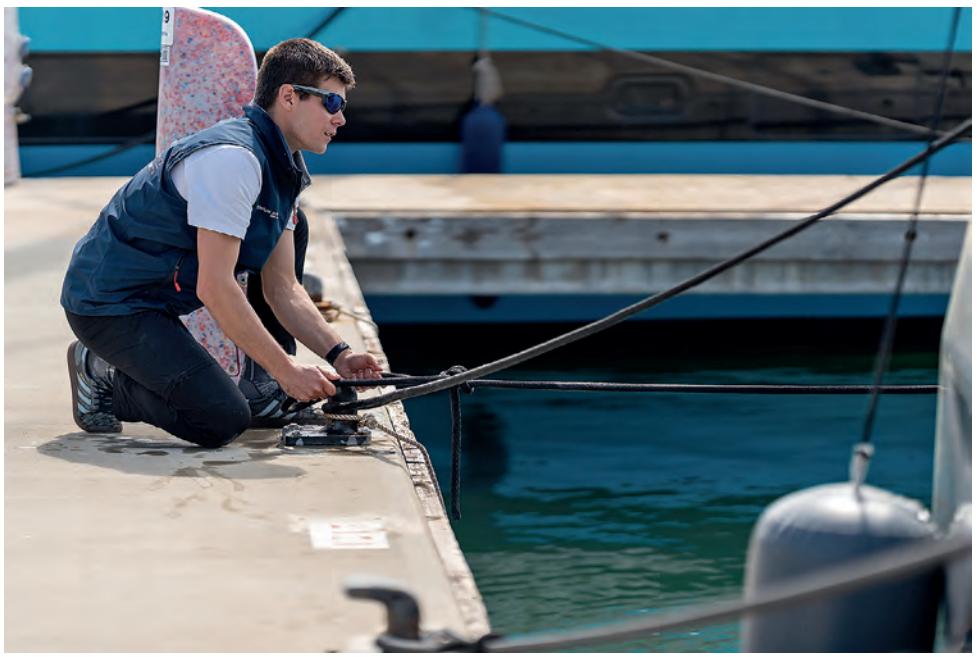


La ubicación de un sanitario o el paso de una conducción pueden afectar tanto a la distribución como al acceso futuro para el mantenimiento. Por eso, las decisiones sobre el interior se estudian junto con los especialistas que conocen los sistemas del barco. El armador puede así valorar cómo encajan las modificaciones en el uso que hace del catamarán antes de cerrar los acabados.

CNB 76, a punto para la temporada

En el CNB 76, el encargo era preparar el velero para volver a navegar. La puesta a punto reunió trabajos de electrónica, mecánica, limpieza, velería y jarcia. Cada especialidad tenía su propio alcance, pero todas compartían una fecha de referencia: el momento en que el armador quería recuperar el barco para la temporada.

A partir de esa fecha, el equipo organizó las intervenciones y siguió su evolución en un calendario común. Esa visión permite ver qué trabajos pueden avanzar a la vez, cuáles quedan pendientes de otra intervención y cuándo hace falta una decisión del propietario. El armador conserva el control sobre las decisiones de su barco y cuenta en Port Ginesta con alguien que se ocupa de que cada especialista pueda hacer su parte.✻



PREMIUM SERVICE
PORT GINESTA

PREMIUM SERVICE · PORT GINESTA
Gemma Passaret
gemma@portginestapremium.com
portginestapremium.com



MARINA PORT DE MALLORCA

Una base estratégica para grandes esloras

Marina Port de Mallorca inicia una nueva etapa para consolidarse como enclave de referencia para grandes esloras en el Mediterráneo. Su conexión con STP Shipyard Palma, la atención personalizada y la sostenibilidad definen su propuesta.

Situada en el Paseo Marítimo de Palma, ofrece a armadores y capitanes una base para la operativa y el mantenimiento de sus embarcaciones. Su ubicación céntrica facilita la gestión diaria.

Su conexión directa con STP Shipyard Palma, centro especializado en reparación y mantenimiento de superyates, es un elemento diferencial. Ambas instalaciones pertenecen al Grupo IPM, integración que agiliza la coordinación de trabajos técnicos y logísticos entre marina y varadero.

Un escaparate internacional

Por segundo año consecutivo, la marina será sede del Superyacht Sailing Hub del Palma International Boat Show. El espacio reunirá a astilleros especializados en grandes esloras, con amarres premium y una zona expositiva en tierra. La próxima edición se celebrará del 28 de abril al 1 de mayo de 2027 y será punto de encuentro para profesionales del sector.

Atención personalizada y sostenibilidad

Su equipo, con décadas de experiencia, ofrece un servicio cercano y discreto, complementado con atención de concierge para armadores y tripulaciones.

La sostenibilidad guía esta nueva etapa. Entre las iniciativas destacan paneles solares en pérgolas y fingers, pavimento fotovoltaico y aerotermia. La gestión hídrica cuenta con una planta desaladora propia y sistemas de recogida de lluvia.

La protección marina incluye nanoburbujas de oxígeno para mejorar la calidad del agua sin productos químicos, refugios BioHuts para peces jóvenes y sondas de monitorización en tiempo real.

Con servicios especializados, conectividad y compromiso ambiental, Marina Port de Mallorca refuerza su posición como base para grandes yates en el Mediterráneo y apuesta por una náutica más eficiente y sostenible.❇

MARINA PORT MALLORCA
Paseo Marítimo s/n
(frente Hotel Victoria)
07014 Palma de Mallorca
39º34'N – 002º38'E
+34 971 28 96 93
recepcion@portdemallorca.com







AMARRES DE GRAN ESLORA EN EL CORAZÓN DE PALMA DE MALLORCA

Para quienes valoran la comodidad, servicio, y el respaldo de un puerto de referencia durante todo el año

CONDICIONES ESPECIALES PARA LARGA ESTANCIA | CERCANÍA CON STP | **FACILIDAD DE PARKING**

VENTAJAS ESPECIALES PARA NUESTROS CLIENTES EN TODAS LAS INSTALACIONES DEL GRUPO IPM-IMG

IPM GROUP

BE ONE OF US

www.group-ipm.com

T +34 664 002 269

comercial@group-ipm.com

www.portdemallorca.com

MARINA PORT DE MALLORCA



CLUB NÀUTIC CAMBRILS

El puerto al servicio de la náutica

En el corazón del puerto y la fachada marítima de la ciudad, el Club Nàutic Cambrils es, desde hace más de sesenta años, un referente para los amantes del mar. Cuenta con 440 amarres para embarcaciones de entre 8 y 40 metros de eslora y alrededor de 500 socios, ofreciendo servicios integrales durante todo el año.

Su ubicación permite disfrutar de una villa marinera con gran personalidad, puerto pesquero activo, gastronomía reconocida internacionalmente y un animado paseo marítimo. Restaurantes, comercios y servicios completan una oferta que, junto con los atractivos de la Costa Daurada, el Delta del Ebro, Tarragona y Barcelona, convierte Cambrils en un excelente punto de partida para descubrir el Mediterráneo.

Varadero y mantenimiento

El varadero, equipado con un travelift de 150 toneladas, permite subir y bajar al agua embarcaciones para revisiones periódicas, reparaciones y puestas a punto. Hacerlo en el mismo puerto aporta proximidad, eficiencia y tranquilidad: tu embarcación no necesita realizar largos desplazamientos y queda en manos de profesionales que conocen el puerto y su entorno. Un servicio esencial para conservar, alargar la vida útil y garantizar la seguridad de cualquier embarcación.



Marinería y gasolinera 24 horas

La marinería y la gasolinera funcionan las 24 horas todos los días del año. Hay siempre alguien para recibirte, ayudarte en la maniobra de amarre, resolver una incidencia o abastecerte de combustible, sea cual sea la hora de llegada. Es una garantía de seguridad y atención continua que los navegantes valoran especialmente a la hora de elegir puerto.

Todos los servicios esenciales

Wifi, lavandería, aseos, duchas, aparcamiento y videovigilancia completan una oferta pensada para que disfrutes a bordo con comodidad, tanto si haces una escala breve como si pasas largas temporada. La videovigilancia y el control del acceso aportan tranquilidad a la hora de dejar la embarcación y el aparcamiento facilita la logística de tus visitas al puerto.

Vida social, gastronomía y deporte

El edificio de capitanía alberga el salón social y el Bar Barlovento, un espacio privilegiado para disfrutar del entorno portuario y de las vistas al mar, y punto de encuentro de socios y visitantes. El Club impulsa también una intensa actividad deportiva para todas las edades: cursos de vela ligera y de crucero, pádel surf, kayak, banana y el Casal de Mar para los más pequeños, que hace que el mar sea cosa de familia. La sección de pesca, muy activa, organiza proyectos y concursos durante todo el año, en una villa con una arraigada tradición pesquera.

Formación: aprender a navegar

La Academia Náutica y la Escuela de Vela ofrecen titulaciones y formación práctica en navegación, tanto de vela como de motor y radio, con embarcaciones propias y un equipo de profesores calificados. Aprender en aguas protegidas y en un puerto con tanta actividad náutica es una manera excelente de iniciarse o mejorar, y permite dar el paso de la teoría a la práctica con toda la seguridad.

Equipamiento de referencia

La ubicación estratégica del puerto y la protección que ofrece frente a la meteorología adversa convierten al Club Nàutic Cambrils en una escala segura y cómoda, tanto para los socios como para los navegantes de paso. Seguridad, servicios y calidad para acompañar al navegante y hacer que su estancia sea completa, cómoda y tranquila, en un entorno en el que el mar y la ciudad van de la mano.

Passeig Miramar, 44
43850 Cambrils - Taragona
T. +34 977 360 531
info@clubnauticcambrils.com
www.clubnauticcambrils.com
41°03'36" N 1°03'38" E

CLUB
NÀUTIC
CAMBRILS

ESTANCIAS INVIERNO

1 OCTUBRE **2026** > 31 MAYO **2027**

El lugar más seguro para el invernaje de su embarcación

El puerto de Cambrils posee una ubicación estratégica y privilegiada, que lo hace seguro y protege a las embarcaciones de la meorología adversa, además de estar integrado en la ciudad y con todos los servicios.

- **Wifi** gratis
- **24h** Marinería y gasolinera
- **1h** del aeropuerto BCN
- **15 minutos** del aeropuerto de Reus
- **110** millas de Baleares
- **Servicio** de reparación
- **Servicio** de mantenimiento
- **Varadero** con Travelift de 150 Tn.

PROMOCIÓN ESPECIAL
TARIFA MENSUAL

CONSULTE TARIFAS
SEGÚN ESLORA
10 A 40 m

40 DTO%

- **Para más de una embarcación, disponemos de descuentos adicionales.**
- **Plazas limitadas.**
- **Estancia mínima de 4 meses.**



+ INFO T. +34 977 360 531 www.clubnauticcambrils.com



Marina Vela Barcelona

Situada en la Nueva Bocana del puerto de Barcelona, junto al hotel W, Marina Vela destaca por su arquitectura contemporánea y su orientación hacia la náutica de alta gama. Dispone de alrededor de 130 amarres para embarcaciones de hasta 90 metros de eslora. Su propuesta combina servicios náuticos, instalaciones modernas, atención especializada y una ubicación privilegiada para acceder tanto al centro de Barcelona como a su oferta cultural, gastronómica y comercial.



Marina Port Mahón (Menorca)

Ubicada en uno de los puertos naturales más espectaculares del Mediterráneo, Marina Port Mahón constituye un enclave especialmente atractivo para grandes yates que buscan tranquilidad, privacidad y un entorno singular. Cuenta con 30 amarres para embarcaciones de entre 25 y 60 metros de eslora. Ofrece pantalanes privados, vigilancia permanente, marinería 24 horas, asistencia en las maniobras de atraque y servicio de concierge.



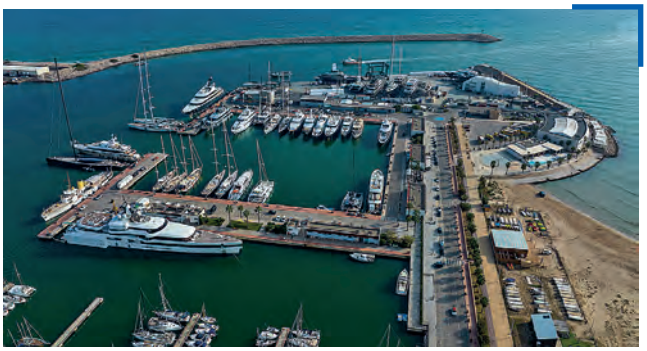
Marina Badalona (Badalona, Barcelona)

Situada en la costa de Barcelona, es un puerto deportivo moderno que combina actividad náutica, servicios técnicos y espacios de ocio. Dispone de 626 amarres para embarcaciones de entre 8 y 30 metros de eslora, además de 200 plazas de marina seca. Su oferta incluye suministro de combustible, vigilancia, asistencia a los navegantes y servicios de mantenimiento y reparación. Destaca especialmente su varadero, con 10.200 m² de superficie y capacidad para embarcaciones de hasta 40 metros. Su proximidad a Barcelona y su conexión con la ciudad constituyen algunos de sus principales atractivos.



Port Fòrum (Barcelona)

A pocos minutos del centro de Barcelona, Port Fòrum se ha consolidado como una infraestructura náutica especialmente preparada para grandes embarcaciones. Dispone de 270 amarres para esloras de entre 10 y 80 metros, con un pantalán exclusivo para superyates que cuenta con 31 posiciones y acceso privado. Sus instalaciones incluyen más de 9.000 m² de área técnica, varadero, marina seca y servicios especializados de mantenimiento y reparación.



Pendennis Vilanova
(Vilanova i la Geltrú, Barcelona)

Especializada en grandes yates, es una de las instalaciones más interesantes del litoral catalán para propietarios que buscan combinar amarre y servicios técnicos de alto nivel. Su actividad se centra tanto en el mantenimiento y la reparación como en los trabajos de modernización y refit de grandes embarcaciones. Cuenta con capacidad para recibir superyates de hasta 130 metros y dispone de equipos profesionales especializados en ingeniería, carpintería, electricidad y pintura, entre otras disciplinas.



Marina Lanzarote (Arrecife)

Situada en la bahía de Naos, en pleno corazón de Arrecife, es uno de los enclaves náuticos más destacados de Canarias y una escala estratégica para la navegación atlántica. Dispone de alrededor de 380 amarres y destaca por sus instalaciones técnicas, entre las que sobresale un varadero preparado para grandes embarcaciones y superyates.


FELIZ NAVIDAD,
PRÓSPERO 2027
compartimos el mar,
compartimos la ilusión
marina badalona
Port de Badalona

LAS MARINAS PREMIUM MÁS DESTACADAS DE ESPAÑA



Marina Port Vell (Barcelona)

Es una de las grandes referencias españolas en el sector de los superyates. Situada en el corazón de Barcelona, dispone de 73 amarres y capacidad para recibir embarcaciones de hasta 190 metros de eslora. Su oferta combina servicios técnicos especializados, seguridad permanente, asistencia operativa, concierge, espacios de trabajo y zonas para eventos. Su ubicación urbana constituye otro de sus principales atractivos.



Port Tarraco (Tarragona)

Port Tarraco es una marina de referencia en el Mediterráneo, especializada en el amarre de grandes yates y superyates. Situada en el puerto de Tarragona, ofrece instalaciones de primer nivel, servicios exclusivos, seguridad y atención personalizada en un entorno diseñado para satisfacer las exigencias de la náutica de lujo.



Marina Ibiza (Ibiza)

Ubicada en una de las zonas más exclusivas de la isla, destaca por su orientación al mercado internacional y por una oferta de servicios que va más allá del amarre. Cuenta con suministro eléctrico de alta potencia, vigilancia permanente, gasolinera, asistencia técnica y servicios de concierge. Estos últimos incluyen aprovisionamiento, catering, lavandería, limpieza, transporte, reservas y atención personalizada para armadores y tripulaciones.



Port Adriano (Mallorca)

Diseñado por Philippe Starck, Port Adriano se ha consolidado como uno de los puertos de referencia de Baleares para grandes embarcaciones. Su posicionamiento combina amarres para grandes esloras, servicios técnicos, varadero, oferta gastronómica y comercial, así como una atención orientada a propietarios y tripulaciones. Su especialización en grandes yates y su entorno arquitectónico lo distinguen de los puertos deportivos convencionales.



Puerto Banús (Marbella)

Es uno de los enclaves náuticos y turísticos más reconocidos del Mediterráneo occidental. Dispone de 915 amarres distribuidos en 15 hectáreas de superficie de agua abrigada y puede recibir embarcaciones de hasta 50 metros, además de ofrecer posibilidades de fondeo para mayores esloras. La seguridad 24 horas, la marinería permanente, el suministro de combustible, la asistencia técnica y su potente oferta comercial y gastronómica completan su propuesta.



Puerto Sotogrande (Cádiz)

Es otro de los enclaves destacados del sur peninsular. Su oferta combina instalaciones náuticas, amarres para diferentes dimensiones de embarcaciones, servicios de mantenimiento y una importante actividad residencial, comercial y de ocio. Su entorno y su proximidad a destinos internacionales como Gibraltar y la Costa del Sol refuerzan su atractivo para la navegación de recreo.

Port Masnou, impulsor de la vela inclusiva con Dani Anglada



Port Masnou y el Club Nàutic El Masnou respaldan la trayectoria de Dani Anglada Pich, regatista invidente que acaba de recibir el *"Trofeu Campions amb Valors"* por su contribución a la vela inclusiva. El reconocimiento, entregado en el Gran Teatre del Liceu de Barcelona, llega tras una destacada temporada internacional en la que Anglada conquistó el oro en categoría B1 y la plata en la clasificación general de discapacidad visual del Campeonato del Mundo de Vela Inclusiva de World Sailing, disputado en Portimão (Portugal).

Su trayectoria representa un ejemplo de superación y compromiso con el deporte adaptado. A bordo de un RS21, y junto a su tripulación, completó 27 regatas con 27 podios, demostrando que la discapacidad visual no es una barrera para competir al máximo nivel.

Port Masnou y el Club Nàutic El Masnou acompañan esta iniciativa y comparten el objetivo de acercar la navegación a más personas. En esta línea, el puerto impulsa una escuela de vela adaptada que



ya ha celebrado sus primeros bautismos de navegación, en sintonía con el proyecto Yes We Sail de Anglada, que promueve la autonomía y la inclusión a través del mar.

www.portmasnou.com



Marina Port Vell desembarca en el Caribe con Biras Marina



Mirazur Capital y Marina Port Vell Barcelona incorporan Biras Marina, en las Islas Vírgenes Británicas, en su primera operación desde la entrada de Mirazur en el capital de la marina barcelonesa. La adquisición inicia su expansión internacional para crear una red de marinas premium. Biras Marina cuenta con 25 amarres para yates de hasta 70 metros, 20 boyas y servicios para armadores y tripulaciones, además de villas, restaurantes y helipuerto.

www.marinaportvell.com

El **Club Náutico de Altea** obtiene la prórroga de su concesión hasta 2030



El Club Náutico de Altea ha obtenido la prórroga de su concesión administrativa hasta el 22 de septiembre de 2030, poniendo fin a 26 años de provisionalidad. La resolución de la Generalitat Valenciana permitirá planificar su futuro con mayor estabilidad y contempla inversiones superiores a 1,28 millones de euros. Entre las actuaciones previstas figuran mejoras de accesibilidad, integración puerto-ciudad y modernización de instalaciones, además de nuevas medidas de sostenibilidad. El acuerdo concede cuatro años para preparar un proyecto de concesión a largo plazo, reforzando la actividad deportiva y social del Club.

www.cnaltea.com

CN l'Escala y "la Caixa" refuerzan sus programas de salud e inclusión

El Club Nàutic l'Escala y la Fundación "la Caixa", a través de CaixaBank, han renovado su colaboración para impulsar los programas *Salut Blava* y *Per un Mar Accessible*, dos proyectos que buscan acercar los beneficios del mar a personas con distintas necesidades de salud y colectivos con discapacidad.



Salut Blava utiliza la navegación y las actividades en el medio marino como herramientas para mejorar el bienestar emocional, fomentar la actividad física y favorecer las relaciones sociales. Entre sus líneas de actuación figuran las actividades dirigidas a personas en tratamiento o recuperación de un cáncer y el acompañamiento de personas con discapacidad temporal.

Por su parte, *Per un Mar Accessible* trabaja para facilitar el acceso al mar a personas con discapacidad mediante la formación en vela y experiencias náuticas compartidas, promoviendo su autonomía, inclusión y participación en el entorno natural.

El nuevo acuerdo permitirá mantener y ampliar ambos programas durante 2027, con la implicación del Club, que aportará sus instalaciones, recursos y coordinación, en colaboración con entidades sanitarias y sociales del territorio. Con esta iniciativa, el Club Nàutic l'Escala refuerza su compromiso con la dimensión social del deporte náutico y su voluntad de convertir el mar de Empúries en un espacio de salud, inclusión y oportunidades para todos.

nauticescala.com

II Congreso Nacional de Marinas de España

El II Congreso Nacional de Marinas de España reunió los días 4 y 5 de noviembre en Las Palmas de Gran Canaria a más de 250 profesionales de 64 puertos deportivos y representantes de 90 administraciones, empresas y organizaciones del sector. Organizado por Marinas de España, el encuentro abordó los principales retos de estas infraestructuras bajo el lema “Infraestructuras estratégicas para el desarrollo del litoral”.

Durante la jornada institucional, el consejero canario Pablo Rodríguez destacó la necesidad de modernizar las instalaciones y facilitar inversiones privadas mediante la ampliación de concesiones. Esta medida podría movilizar más de 60 millones de euros en Canarias.

Por su parte, el presidente de Marinas de España, Tomás Azcárate, reclamó mayor reconocimiento económico y social para un sector que genera unos 27.000 empleos directos e indirectos.





El programa incluyó ocho mesas de debate sobre concesiones, sostenibilidad, biodiversidad, grandes esloras, digitalización, mercado europeo y seguridad. El Congreso concluyó con la presentación del “Pacto de Canarias por las Marinas”, una declaración que promueve la modernización, la seguridad jurídica, la colaboración público-privada, la protección ambiental y la integración de los puertos deportivos en la sociedad.

www.congreso.marinasdeespana.com



Ports de la Generalitat

Generalitat de Catalunya



Club Nàutic Vilanova.

Balance del sector náutico de Catalunya 2026



Manel Nadal Farreras

Presidente de Ports de la Generalitat

"La náutica, un polo de atracción de actividad económica y social"

El papel del sector náutico-deportivo es esencial para la dinamización de las poblaciones costeras. Los puertos y marinas de titularidad de la Generalitat de Catalunya acogen 30.000 amarres deportivos y unas 50.000 embarcaciones, lo que sitúa a Catalunya al frente de la náutica estatal. Este potencial es fruto del esfuerzo, el compromiso y una estrategia compartida entre el sector público y el privado.

La Administración portuaria continúa desarrollando los ejes estratégicos del Plan de Puertos de Catalunya Horizonte 2030. Avanzamos en la implantación de un nuevo modelo de planificación urbanística y reordenación de las infraestructuras en los puertos, como en la actualidad se está haciendo en Palamós, El Balís, El Masnou, Salou y L'Hospitalet de l'Infant, gracias a la estrecha colaboración entre administraciones y agentes portuarios y sociales. Asimismo, se ha sometido a información pública el nuevo reglamento de la Ley de puertos y de transporte en aguas marítimas y continentales, un paso importante para desplegar la nueva regulación portuaria.

La transición energética, la movilidad sostenible y la protección del medio ambiente continúan siendo líneas de actuación fundamentales en nuestros puertos. Administración, clubes náuticos, marinas, asociaciones, bases náuticas y federaciones remamos en la misma dirección, impulsando medidas y acciones de calado con el objetivo de descarbonizar la actividad portuaria. También seguimos adaptando las infraestructuras al cambio climático, como demuestra la prolongación del dique del puerto de Les Cases d'Alcanar, una actuación estratégica que reforzará la seguridad y garantizará el futuro del puerto frente al impacto creciente de los temporales marítimos.

Cabe destacar el esfuerzo, el trabajo y la capacidad de innovación de los gestores de los puertos deportivos y las marinas, cuya labor se ha visto reconocida con la obtención de 24 Banderas Azules.

Los puertos deportivos y las marinas son motores económicos que se han convertido en polos de atracción para el turismo náutico, tanto de proximidad como internacional. Debemos seguir impulsando campañas de promoción y posicionamiento de la marca náutica, reforzando la coordinación entre los diferentes departamentos de la Generalitat, las asociaciones del sector y la industria náutica. De la misma manera, debemos ser capaces de proyectar el sector náutico a nivel estatal e internacional con el fin de atraer a un mayor número de turistas náuticos.

Desde la Generalitat continuaremos trabajando para acercar las actividades náuticas a todos los públicos y garantizar que cualquier persona pueda acceder al mar. La náutica también debe ser accesible. Por ello, es necesario potenciar actividades de vela, remo y otras disciplinas dirigidas a personas con capacidades diversas o con diferentes condiciones de salud. Los resultados obtenidos demuestran que el mar aporta una auténtica Vitamina Azul a quienes lo disfrutan. Asimismo, son imprescindibles los acuerdos de colaboración interdepartamentales, así como la cooperación con ayuntamientos, centros formativos, asociaciones, federaciones y entidades para promover iniciativas como el Esport Blau Escolar.

El sector náutico-deportivo constituye un segmento clave de la economía azul, y la colaboración público-privada es una herramienta fundamental para impulsar proyectos de interés común. Estos proyectos deben reforzar el vínculo entre los puertos y los destinos turísticos, fomentar una náutica abierta a toda la ciudadanía y consolidar acciones de promoción que permitan alcanzar un crecimiento sostenible, tanto desde el punto de vista económico como medioambiental.



Raimon Roca Roig

Presidente Asociación Catalana de Puertos deportivos y Turísticos – Ports de Catalunya.
Director Gerente del Club Náutico l'Escala

"Los puertos deportivos catalanes consolidan su papel como motor náutico y turístico"

Desde Ports de Catalunya - ACPET (Asociación catalana de puertos deportivos y turísticos), que agrupa la mayor parte de concesionarios de puertos y dársenas de Cataluña, hacemos un balance positivo de la temporada. Esta ha estado marcada por temperaturas cálidas que han favorecido un mayor uso de las embarcaciones y han animado a los usuarios a disfrutar más tiempo del mar.
Las actividades náuticas y deportivas también han contribuido a acercar el mar a un público cada vez más amplio. El alquiler de embarcaciones para descubrir nuestro litoral, los casales deportivos y las diferentes propuestas impulsadas desde los puertos facilitan que nuevas personas se inicien en la náutica y conozcan el territorio desde una perspectiva diferente, de un modo ordenado y respetuoso con el entorno.
Seguimos teniendo, sin embargo, el reto de la estacionalidad, especialmente en los extremos del litoral catalán, aunque observamos que esta situación se va moderando progresivamente. Creemos que podemos avanzar hacia una temporada más larga, aprovechando las excelentes condiciones que ofrece nuestro litoral para navegar durante buena parte del año.

A falta de disponer de los datos definitivos, los niveles de embarcaciones en tránsito se han mantenido en valores similares a 2025, cuando recalaron en los puertos cerca de 16.000 embarcaciones según el estudio de la Asociación. En este ámbito, desde Ports de Catalunya - ACPET seguimos trabajando en la promoción exterior de los puertos para conseguir que nuevos navegantes extranjeros elijan Cataluña como destino y hagan escala en nuestros puertos. Paralelamente, iniciativas como el programa Navegar tiene premio fomentan la navegación entre los usuarios de los diferentes puertos del país. Creemos que este es el camino.
Queremos destacar también el buen funcionamiento y la ocupación de los puertos especializados en embarcaciones de grandes esloras, especialmente en la zona central del litoral y Tarragona, conformando ecosistemas náuticos de alto valor para sus ciudades.
Los eventos náuticos y deportivos tienen igualmente un papel estratégico. Nos ayudan a posicionar Cataluña como destino náutico y ofrecen a nuestros y nuestras deportistas oportunidades para competir al máximo nivel. Los puertos catalanes acogen numerosos campeonatos nacionales e internacionales, además de otros eventos y grandes citas del sector como el Salón Náutico de Barcelona, celebrado en octubre en el Port Vell. En definitiva, consideramos que, en su conjunto, los puertos deportivos se han convertido en un activo social i turístico de primer nivel.

También queremos destacar la buena respuesta de los puertos ante los episodios de temporal registrados durante el inicio del otoño y a lo largo del año. La capacidad de respuesta depende tanto del diseño y mantenimiento de las infraestructuras como, especialmente, de la profesionalidad de los equipos humanos. En este sentido, Ports de Catalunya - ACPET ha impulsado recientemente acciones formativas en materia de emergencias y lucha contra incendios, con la participación de más de 120 profesionales de puertos de todo el país.
Por otro lado, la contribución económica del sector también es significativa. Un estudio de Ports de la Generalitat y la Universidad de Barcelona, con datos de 2023, cifra en 243 millones de euros su facturación y en 150 millones su aportación al PIB catalán, incluidos 72 millones en rentas salariales. Además, genera 1.682 empleos equivalentes a tiempo completo y, por cada 100 euros facturados directamente, 130 euros adicionales en otros sectores.
Finalmente, los puertos siguen avanzando en ámbitos estratégicos para el futuro del sector: una mejor integración con los municipios, la incorporación de nuevas tecnologías para gestionar las instalaciones y los servicios de forma más eficiente y una gestión ambiental cada vez más exigente. En este sentido, Cataluña revalida un año más su liderazgo con 24 puertos distinguidos con Banderas Azules, un reconocimiento al compromiso con la calidad, la sostenibilidad, la seguridad y la buena gestión ambiental.



Port de l'Escala.



Eugeni Figa

Vicepresidente zona norte ACPET (Costa Brava)

"Una temporada náutica excelente con ocupación plena"

La temporada náutica de 2026 ha vuelto a cerrar con un balance muy positivo para los puertos deportivos de las comarcas de Girona. Un año más, hemos colgado el cartel de «completo», confirmando la elevada demanda de amarres y el atractivo que mantiene la Costa Brava como destino náutico de referencia en el Mediterráneo.

La ocupación se ha mantenido en niveles máximos durante los meses de mayor actividad, consolidando una tendencia que venimos observando desde hace años. Tanto las estancias de larga duración como las visitas de embarcaciones en tránsito reflejan el interés creciente por disfrutar de nuestras instalaciones y de un entorno privilegiado.

A estos buenos resultados ha contribuido también una meteorología especialmente favorable. La estabilidad del tiempo y las buenas condiciones de navegación han permitido a los usuarios disfrutar plenamente del mar, realizar numerosas salidas y aprovechar al máximo sus embarcaciones durante toda la temporada.

Más allá de los resultados de ocupación, conviene destacar la importancia de la actividad náutica para el conjunto del territorio. Los puertos deportivos constituyen un motor económico que genera actividad en sectores como la restauración, el comercio, los servicios náuticos y el turismo, contribuyendo a dinamizar la economía local.

De cara al futuro, nuestro reto sigue siendo mantener la calidad de los servicios, modernizar las instalaciones y responder a una demanda elevada, apostando por un modelo de desarrollo sostenible y respetuoso con nuestro entorno natural.



Àlex de la Fuente

Vicepresidente zona centro ACPET (Costa de Barcelona)

"La Costa de Barcelona se refuerza como eje de la economía azul"

La Costa de Barcelona ha cerrado una temporada estival muy positiva, consolidando una tendencia al alza en la valoración de la náutica como opción de ocio autónomo y turismo de calidad.

Los puertos deportivos del litoral han registrado nuevamente cifras elevadas de ocupación, favorecidos tanto por la visita de embarcaciones nacionales e internacionales como por una oferta marítima cada vez más diversa y comprometida con la sostenibilidad.

Este dinamismo se ha aprendido de manera clara en la actividad de las empresas de chárter y los centros de actividades subacuáticas, pero de manera muy especial en el impulso de la vela escolar, que se reafirma como una herramienta clave para acercar el mar a los jóvenes y formar los futuros navegantes. Todo ello se ha traducido en un impacto directo sobre la economía local, desde la restauración y el comercio hasta los servicios de mantenimiento y reparación de embarcaciones.

Para continuar garantizando esta dinámica, hay que mantener el apoyo de las administraciones y el tejido empresarial hacia las instalaciones portuarias, auténticas puertas de entrada a los municipios. La mejora de la formación técnica especializada, la sensibilización medioambiental y la modernización de los servicios continúan siendo esos fundamentales para consolidar un modelo portuario eficiente, respetuoso y motor de la economía azul de la Costa Barcelona.



Miriam Sirisi

Vicepresidenta zona sur ACPET (Costa Daurada-Terres de l'Ebre)

"Costa Daurada y Terres de l'Ebre superan sus registros con un nuevo repunte de afluencia"

El ejercicio anual en los puertos de la Costa Daurada y las Terres de l'Ebre cierra con un balance positivo, superando las cifras de 2025 gracias a un repunte sostenido de afluencia durante casi todo el año. El buen clima general ha permitido mantener una actividad constante más allá del verano, reflejándose en el trabajo continuo en varaderos y talleres y en la reducción del tiempo de invernada de las embarcaciones. Durante los doce meses han crecido el número y la duración de las escalas, impulsados por navegantes extranjeros (franceses, ingleses y alemanes) que consolidan a Cataluña como una base náutica estable. También han aumentado el alquiler de embarcaciones (chárter), los cursos de vela, el buceo y el paddle surf. Este éxito anual refuerza la estrategia puerto-ciudad, posicionando los puertos como puertas de entrada de turismo de calidad y dinamizando la oferta cultural y social los 365 días del año.



Port de la Ràpita.



Miquel Guarner

Secretario general del Clúster Nàutic Català by ADIN

"La náutica catalana cierra una temporada positiva y mira al 2027 con confianza"

El 2026 ha sido un año positivo para la náutica catalana, con una evolución favorable del mercado y una industria que continúa consolidándose. Las matriculaciones de enero a septiembre, muy representativas de la temporada por la elevada estacionalidad del sector, han crecido un 10% en Cataluña, ante el 7,2% estatal. Destaca el alquiler, con un incremento del 23,5%, mientras que las matriculaciones de particulares aumentan un 1,9%. El mercado de ocasión también avanza un 10,9% y mantiene un peso fundamental en la actividad comercial. Más allá de las ventas, los astilleros catalanes, los fabricantes de equipamientos y las empresas especializadas han reforzado los últimos años su capacidad tecnológica, competitividad y proyección internacional.

Hay que reconocer también la función de los puertos deportivos como infraestructuras esenciales para la actividad náutica y la economía. Un estudio impulsado por Puertos de la Generalitat, con datos de 2023, aprecio que la actividad de sus 45 puertos genera 1.715,8 millones de euros de facturación y 13.317 puestos de trabajo, contando los efectos directos, indirectos e inducidos. Este impacto pone en valor el trabajo de las instalaciones portuarias y de los profesionales que desarrollan actividades de servicios, mantenimiento, turismo e industria.

Desde el Clúster Náutico Catalán continuamos promoviendo la profesionalización, la formación, la digitalización y la innovación empresarial, sin perder de vista la sostenibilidad y la protección del medio marino. El trabajo conjunto entre administraciones y empresas será determinante.

Afrontamos el 2027 con confianza, convencidos que el futuro pasa para consolidar una náutica más competitiva, preparada y respetuosa con el entorno, con empresas y puertos que contribuyan al desarrollo económico y social de Cataluña.



Jordi Carrasco

Director general de ANEN

"La náutica española avanza en su transformación mientras ANEN celebra 20 años de trayectoria"

La temporada náutica 2026 deja un balance moderadamente positivo para la industria española, en un contexto de transformación y evolución desigual entre los distintos segmentos del mercado.

Según el Informe del Mercado de Embarcaciones de Recreo de ANEN, elaborado con datos de la DGMM, las matriculaciones crecieron un 5,5% entre enero y octubre, hasta alcanzar las 4.873 unidades. Destaca el buen comportamiento de las embarcaciones a motor y de las esloras superiores a 12 metros, mientras que los barcos de menor tamaño siguen concentrando el grueso del mercado.

El alquiler náutico también mantiene una evolución favorable, con un incremento del 7,5% en las matriculaciones destinadas a esta actividad. El chárter continúa siendo un motor del turismo náutico y de las economías costeras, aunque debe seguir avanzando en competitividad y calidad de la oferta.

2026 es, además, un año especial para ANEN, que celebra su 20º aniversario tras dos décadas de trabajo en representación de una industria que ha ganado profesionalización, capacidad empresarial y reconocimiento institucional.

De cara a 2027, la asociación sitúa entre sus prioridades la reducción de las cargas administrativas y la actualización normativa para facilitar la actividad empresarial. También considera fundamentales avanzar en descarbonización y nuevas tecnologías, así como reforzar la formación especializada para responder a la demanda de profesionales cualificados.

ANEN apuesta por una náutica más accesible, competitiva y vinculada a la economía azul. Para ello, será esencial fortalecer la colaboración entre empresas, administraciones y entidades sectoriales, convirtiendo los retos actuales en oportunidades de desarrollo para toda la industria.

PRÓXIMA PARADA: VARADERO

La puesta a punto que prepara la próxima temporada



Cuando termina la temporada de navegación, llega el momento de sacar el barco del agua y dedicarle la atención que merece. Una revisión a fondo, el mantenimiento de los principales equipos y la reparación de pequeños desperfectos permitirán afrontar los próximos meses con mayor seguridad, fiabilidad y tranquilidad.

La llegada del otoño y el descenso de la actividad náutica marcan para muchos propietarios el final de la temporada de navegación. Después de meses de salidas, travesías, fondeos y jornadas en el mar, la embarcación necesita algo más que una limpieza general antes de afrontar el periodo de inactividad. Es el momento de planificar su paso por el varadero, una operación fundamental para conservar el barco en buenas condiciones y evitar que pequeños problemas se conviertan en averías de mayor envergadura.

Lejos de entenderse como un simple trámite de mantenimiento, la varada de final de temporada debe plantearse como una revisión integral de la embarcación. El objetivo es comprobar el estado de todos sus ele-



mentos, corregir los desgastes acumulados durante los meses de uso y anticiparse a posibles incidencias. Además, realizar estos trabajos durante el invierno permite disponer de tiempo suficiente para abordar reparaciones, sustituciones o mejoras sin las prisas que suelen acompañar al inicio de la temporada.

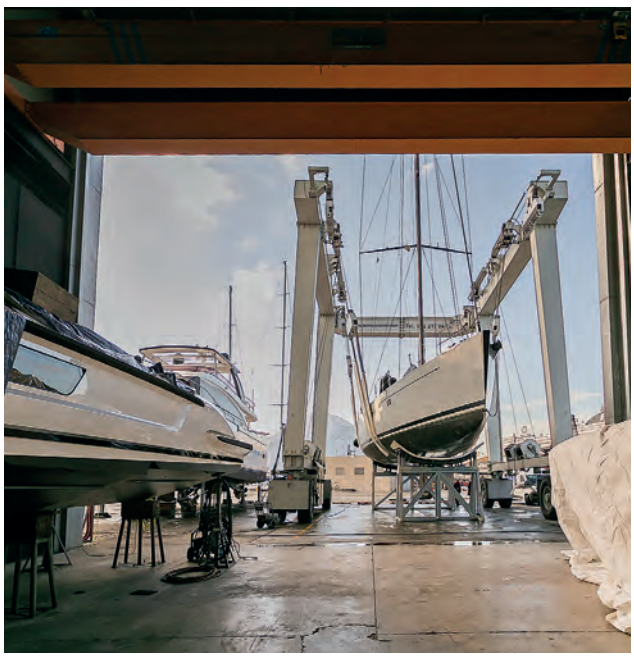
Del izado a la limpieza del casco

El primer paso es la extracción de la embarcación mediante travelift, grúa o sistema de elevación específico, en función de las dimensiones y el peso del barco. Esta maniobra requiere una correcta colocación de las cinchas y los puntos de apoyo para evitar daños en el casco, especialmente en embarcaciones con formas complejas, apéndices o elementos sobresalientes.

Una vez depositada sobre los soportes correspondientes, comienza la limpieza de la obra viva. Mediante agua a presión se eliminan restos de algas, incrustaciones, moluscos y otros organismos marinos acumulados durante los meses de navegación. Esta operación permite recuperar la superficie del casco y, sobre todo, facilita una inspección visual detallada.

Tras la limpieza, los técnicos pueden identificar golpes, arañazos, fisuras, desconchados, ampollas o zonas donde el recubrimiento protector ha perdido adherencia. También se comprueba el estado de los pasacascos, las tomas de agua, las rejillas, las fijaciones y los elementos metálicos situados bajo la línea de flotación.

En los cascos de fibra de vidrio, cuando existen indicios de humedad o posibles problemas de ósmosis, puede ser necesario realizar mediciones específicas para determinar el grado de afectación. Si se confirma la presencia de este fenómeno, el tratamiento puede requerir un proceso de secado prolongado, eliminación de las capas afectadas, aplicación de productos específicos y posterior reconstrucción del sistema de protección.





Antifouling y protección de la obra viva

Uno de los trabajos habituales durante la estancia en varadero es la renovación del antifouling o pintura antiincrustante. Su función es dificultar la fijación de organismos marinos sobre el casco, evitando que la acumulación de incrustaciones perjudique el rendimiento hidrodinámico de la embarcación.

Antes de aplicar una nueva capa, es necesario comprobar el estado de la pintura existente. Dependiendo de su conservación y del tipo de producto utilizado anteriormente, se procederá a un lijado superficial, una limpieza y preparación del soporte o, si resulta necesario, a la retirada de las capas deterioradas.



Los trabajos imprescindibles de una varada

- ✓ **Limpieza del casco:** eliminación de algas, moluscos e incrustaciones mediante agua a presión.
- ✓ **Inspección de la obra viva:** detección de golpes, fisuras, ampollas y posibles daños estructurales.
- ✓ **Antifouling:** preparación de la superficie y aplicación de pintura antiincrustante.
- ✓ **Ánodos:** comprobación de su desgaste y sustitución cuando sea necesario.
- ✓ **Elementos sumergidos**: revisión de pasacascos, tomas de agua, rejillas y fijaciones.
- ✓ **Propulsión:** inspección de hélices, ejes, timones y transmisiones.





Anticipar los trabajos y reservar plaza en el varadero permite evitar esperas y disponer de tiempo suficiente para las reparaciones.

La elección del antifouling debe realizarse teniendo en cuenta el material del casco, el tipo de embarcación, las condiciones de navegación y las características del puerto donde permanece habitualmente amarrada. No todos los productos son compatibles entre sí ni todos ofrecen el mismo comportamiento.
En determinados barcos también se realizan tratamientos específicos de imprimación y protección, especialmente cuando se han efectuado reparaciones en el casco o se ha intervenido sobre superficies metálicas. En embarcaciones de aluminio, por ejemplo, es fundamental utilizar sistemas compatibles que eviten problemas de corrosión galvánica.

Hélices, ejes, timones y elementos de propulsión

La varada permite revisar con detalle todos los componentes que forman parte del sistema de propulsión y que permanecen habitualmente bajo el agua. Las hélices se inspeccionan para localizar deformaciones, melladuras, golpes o pérdidas de material. Cuando presentan daños, pueden desmontarse y trasladarse a talleres especializados para su reparación, equilibrado o sustitución.
En embarcaciones con línea de ejes, se revisan los propios ejes, las hélices, los soportes, los arbotantes y los sistemas de estanqueidad de la bocina. También se comprueba el estado de los cojinetes y las posibles holguras que puedan provocar vibraciones durante la navegación.

¿Qué se revisa bajo el agua?

La varada permite acceder a componentes que no pueden inspeccionarse adecuadamente con el barco a flote. Entre los principales elementos que deben comprobarse destacan:

- ✓ Casco y quilla.
- ✓ Hélices y ejes de transmisión.
- ✓ Timones y mechas.
- ✓ Hélices de proa y popa.
- ✓ Tomas de agua y pasacascos.
- ✓ Ánodos de sacrificio.
- ✓ Flaps y estabilizadores.
- ✓ Fuelles, juntas y elementos de estanqueidad.

Los timones constituyen otro punto importante. Se inspeccionan sus superficies, fijaciones, mechas y cojinetes, prestando atención a posibles holguras, corrosión o daños derivados de golpes. En función de los resultados, pueden realizarse ajustes, sustituciones de componentes o reparaciones específicas.
En embarcaciones equipadas con motores intrafueraborda, la revisión incluye los elementos exteriores de la transmisión, los fuelles, las juntas, los retenes y los mecanismos de trimado. También se comprueba el estado de las hélices y de las superficies de contacto.
Por su parte, las hélices de proa y popa, los propulsores y sus túneles pueden limpiarse, inspeccionarse y someterse a las intervenciones necesarias para garantizar su correcto funcionamiento.

Reparaciones de casco y tratamientos de superficie

La inspección inicial puede poner de manifiesto daños que requieren trabajos de mayor envergadura. Los golpes contra pantalanes, las varadas accidentales o los contactos con objetos sumergidos pueden provocar desperfectos en la obra viva que deben repararse antes de volver al agua.
En embarcaciones de fibra, estas intervenciones pueden implicar trabajos de laminado, reconstrucción de zonas dañadas, aplicación de resinas y masillas, lijado y posterior acabado con gelcoat o pintura. Cuando el daño afecta a elementos estructurales, como refuerzos o mamparos, es necesario realizar una evaluación técnica más profunda.
En cascos de acero y aluminio, los trabajos pueden incluir eliminación de corrosión, saneamiento de superficies, soldaduras y sustitución de secciones deterioradas. Posteriormente se aplican los tratamientos de protección adecuados a cada material.
También es habitual aprovechar la estancia en seco para renovar o reparar los sistemas de pintura exterior, tanto en la obra viva como en la obra muerta. El lijado, la preparación de superficies, la aplicación de imprimaciones y los acabados de pintura requieren unas condiciones ambientales adecuadas y una correcta ejecución para garantizar su durabilidad.

La varada de final de temporada es mucho más que sacar el barco del agua: es la oportunidad de acceder a los elementos sumergidos y realizar intervenciones esenciales para su conservación.



Una oportunidad para revisar los apéndices y accesorios

Además de los trabajos principales sobre el casco y la propulsión, el varadero permite intervenir sobre diferentes accesorios y elementos exteriores. Es el caso de las plataformas de baño, escaleras, soportes, pasacascos, rejillas de ventilación y otros componentes que pueden presentar corrosión, holguras o deterioro.

En embarcaciones de vela, la estancia en varadero también facilita la inspección de la quilla, su unión con el casco y los elementos de fijación. Es importante comprobar posibles fisuras en la zona de unión, signos de corrosión y daños en el perfil. En función del tipo de embarcación, pueden realizarse trabajos de saneamiento, reparación y protección de la superficie.

Los sistemas de estabilización, las aletas, los flaps y otros elementos hidrodinámicos también pueden ser objeto de revisión, limpieza, reparación o sustitución de componentes.

La planificación, clave para una buena varada

La duración de los trabajos dependerá del estado de la embarcación y de las intervenciones previstas. Por ello, es recomendable realizar una primera evaluación antes de iniciar la varada y solicitar un presupuesto detallado que contemple tanto las operaciones previstas como las posibles reparaciones que puedan aparecer una vez limpio el casco.

La disponibilidad de personal especializado, maquinaria de elevación, espacios de trabajo y talleres propios resulta determinante para agilizar las intervenciones. También conviene tener en cuenta los tiempos de secado de los tratamientos y pinturas, que pueden condicionar la planificación.

El objetivo es aprovechar los meses de menor actividad náutica para realizar todos aquellos trabajos que requieren tener el barco fuera del agua. Una varada bien organizada permite devolver la embarcación al mar con el casco protegido, los elementos de propulsión revisados y las reparaciones necesarias ejecutadas.✻



GARMIN refuerza su apuesta por la innovación y la tecnología a bordo

Garmin amplía su catálogo de electrónica y equipamiento náutico con nuevas soluciones que combinan conectividad, seguridad y entretenimiento a bordo.

www.garmin.com

JL Audio A60 y A60-H

Garmin presenta los nuevos reproductores náuticos JL Audio A60 y A60-H, diseñados para ofrecer sonido de alta calidad a bordo en dos formatos: uno con pantalla integrada y otro de instalación oculta. Ambos incorporan Bluetooth 6.1, procesamiento digital de señal (DSP) y tecnología Multi-Zone™, que permite gestionar el audio en hasta cuatro zonas independientes. Son compatibles con redes NMEA 2000, pantallas multifunción Garmin y la aplicación Garmin Audio, además de relojes náuticos quatix compatibles. El A60 dispone de una pantalla en color de 2,95 pulgadas, de alta resolución y legible a plena luz del día. Por su parte, el A60-H prescinde de pantalla y permite una instalación discreta, integrada en los sistemas Garmin.





Garmin Signal VHF 400

La Signal VHF 400 es una radio náutica todo en uno que integra transpondedor AIS SOTDMA de clase B, DSC de clase D y pantalla táctil a color de 3,5 pulgadas. Permite transmitir y recibir datos de posición, rumbo y velocidad de embarcaciones cercanas, facilitando el seguimiento del tráfico marítimo. Incorpora cancelación adaptativa de ruido mediante aprendizaje automático, micrófono con altavoz de 5 W y funciones como vigilancia simultánea de canales y reproducción de los últimos tres minutos de audio. VHF, DSC y AIS funcionan con una sola antena y GPS integrado. Compatible con NMEA 2000, Garmin BlueNet y ActiveCaptain, cuenta con protección IPX7. La gama Signal VHF ha sido una de las tres ganadoras absolutas de los DAME Design Awards 2026, en Metstrade.

Garmin OnBoard™

Garmin OnBoard™ es un sistema inalámbrico de detección de hombre al agua (MOB) y parada automática del motor, diseñado para sustituir los tradicionales cables de seguridad. Funciona mediante identificadores que pueden llevarse en la muñeca, un mosquetón o un llavero flotante, y permite vincular hasta ocho dispositivos para controlar a tripulantes, niños o mascotas. Si el patrón cae al agua, el sistema interrumpe la alimentación de los motores y activa una alarma sonora a través del concentrador GOS 10. También permite detener el motor manualmente desde el identificador. Integrado con plotters Garmin compatibles, registra automáticamente un waypoint en el punto del incidente y activa las alarmas del sistema. Los identificadores pueden desactivarse temporalmente y ofrecen autonomía superior a una temporada de uso normal. Es compatible con equipos ECHOMAP y GPSMAP.



El **mercado náutico** modera su crecimiento



El mercado de embarcaciones de recreo ha resgistrado 4.873 matriculaciones entre enero y octubre de 2026, frente a las 4.617 matriculaciones efectuadas en el mismo periodo de 2025, lo que representa un crecimiento del 5,5%.

En octubre se matricularon 231 embarcaciones, un 16,9% menos que en el mismo mes de 2025, cuando se registraron 278.

El mercado de chárter suma 1.471 matriculaciones hasta octubre, un 7,5% más que en el mismo periodo de 2025. En el mes de octubre se contabilizan 31 matriculaciones de embarcaciones de recreo para uso de alquiler registros, un descenso del 13,9% con respecto a los datos del mismo período el año pasado, en consonancia con el mercado general.

Son los datos que revela el Informe del mercado de embarcaciones de recreo enero-octubre 2026, elaborado por ANEN a partir de los registros facilitados por la Dirección General de la Marina Mercante.

www.anen.es

Kumbra Yachts debuta en EE.UU.

Kumbra Yachts ha elegido el Fort Lauderdale International Boat Show (FLIBS) para iniciar su actividad comercial en Estados Unidos con el Kumbra 36, primer modelo de la marca en llegar al mercado norteamericano. En su tercer año de trayectoria, el astillero da así un nuevo paso en su expansión internacional, tras participar en salones como Cannes y Düsseldorf y proyectarse hacia mercados como Turquía y Dubái.



El Kumbra 36 inaugura una gama que incorporará próximamente nuevos modelos en Estados Unidos. Su propuesta combina diseño, prestaciones deportivas, confort y personalización en el segmento de los day-boats.

Para su fundador y CEO, Víctor Moure Rocasalbas, la presencia en FLIBS representa un paso decisivo para consolidar su crecimiento y abrirse a nuevos clientes internacionales.

www.kumbrayachts.com



CHARTER DE LUJO

El mercado de los grandes yates. Viajar por mar sin límites

El alquiler de grandes yates constituye uno de los segmentos más exclusivos y especializados de la industria náutica. Una actividad de alcance internacional que reúne una flota muy diversa, desde embarcaciones de 25 o 30 metros hasta auténticos superyates de más de 100 metros, destinados a clientes que buscan privacidad, servicio personalizado y libertad para organizar sus vacaciones.





Falmouth Harbour Marina, Antigua.

Azimut Seadeck 9.



Port Hercule, Mónaco. ©MYC

El mercado ofrece una amplia variedad de barcos, destinos y experiencias. El Mediterráneo y el Caribe concentran buena parte de la actividad, pero la oferta se extiende también al océano Índico, las Seychelles, Maldivas, Tailandia, Indonesia, Polinesia y el Pacífico Sur. A ellos se suman itinerarios de expedición por regiones como la Antártida o el Ártico, donde los yates de exploración han abierto nuevas posibilidades de navegación.

A bordo, la propuesta combina alojamiento de alto nivel, gastronomía, ocio y navegación con una tripulación profesional dedicada a atender a los pasajeros. Suites privadas, salones panorámicos, beach clubs, piscinas, embarcaciones auxiliares y equipamiento para deportes acuáticos forman parte de una oferta que ha evolucionado notablemente en los últimos años. Detrás de este negocio opera una estructura internacional de armadores, compañías gestoras y brokers especializados que conecta la flota disponible con una clientela cada vez más exigente.

Una flota para cada tipo de experiencia

El mercado del charter de lujo no responde a un único concepto de embarcación. Conviven grandes yates de motor concebidos para recorrer largas distancias con unidades de desplazamiento, superyates de diseño contemporáneo, veleros de gran eslora y catamaranes que priorizan la amplitud y la estabilidad.

Los yates de entre 25 y 35 metros representan una de las categorías de entrada al segmento de grandes esloras. Suelen disponer de varios camarotes, amplias zonas exteriores y una tripulación profesional. A partir de los 40 metros, la oferta incorpora distribuciones más generosas, diferentes cubiertas y espacios específicos para el ocio y el descanso.

En los superyates de mayor tamaño, el equipamiento puede alcanzar dimensiones propias de un establecimiento hotelero de lujo. Piscinas, jacuzzis, gimnasios, salas de cine, spas, terrazas desplegables y beach clubs forman parte de algunas de las configuraciones más sofisticadas. También existen embarcaciones con helipuerto, submarinos recreativos y garajes para grandes tenders.



Los grandes yates de alquiler reúnen alojamiento, gastronomía, ocio y navegación en un mismo espacio, con la libertad de cambiar de paisaje cada día.

La elección depende tanto de la eslora como del programa de navegación. No necesita las mismas prestaciones un grupo que desea recorrer varias islas del Caribe que una familia que busca permanecer fondeada en aguas protegidas o unos pasajeros interesados en realizar una expedición por regiones remotas.

Diseño, confort y privacidad

Los grandes yates de alquiler se han convertido en escaparates de la arquitectura naval y del interiorismo contemporáneo. Los principales estudios internacionales colaboran con astilleros y armadores para desarrollar espacios que combinan materiales nobles, iluminación natural, mobiliario personalizado y soluciones técnicas adaptadas a la navegación.

La distribución suele organizarse alrededor de una suite principal y varios camarotes para invitados, con capacidad que varía según el barco y su certificación. Los salones, comedores y zonas exteriores permiten alternar espacios privados y áreas comunes sin perder intimidad. En las unidades más grandes, la cubierta principal puede albergar un salón panorámico y un comedor formal, mientras que las cubiertas superiores se reservan para el solárium, las zonas de descanso y los espacios de entretenimiento.

El beach club se ha convertido en uno de los elementos más apreciados en los nuevos diseños. Situado habitualmente en la popa y próximo a la línea de flotación, permite acceder directamente al agua y disponer de una zona de ocio junto al mar. Su configuración puede incluir plataformas abatibles, tumbonas, duchas, bar y acceso a los juguetes náuticos.

En algunos superyates, las instalaciones alcanzan un nivel de equipamiento excepcional, con piscinas, jacuzzis, gimnasios, cines privados, spas y terrazas desplegables. Determinadas unidades incorporan incluso helipuertos y garajes para embarcaciones auxiliares de gran tamaño.

La tripulación, un servicio a medida

La calidad de un charter no depende exclusivamente del barco. La tripulación desempeña un papel determinante y su composición varía en función de la eslora, el número de pasajeros y el nivel de servicio.

El capitán dirige la navegación, establece las rutas y coordina las operaciones a bordo, adaptando el itinerario a las condiciones meteorológicas y a las preferencias de los invitados. El chef se ocupa de la gastronomía, elaborando menús personalizados según los gustos y necesidades de los pasajeros. El personal de interior atiende los camarotes, las comidas y las zo-



CRN 67 “Amor à Viola”

nas comunes, mientras que los marineros se encargan de las maniobras, el mantenimiento y las actividades en el agua.
En los grandes superyates, los equipos pueden estar formados por varias decenas de profesionales, con especialistas en hostelería, seguridad, mantenimiento, deportes acuáticos y bienestar. Su trabajo comienza antes de la llegada de los invitados: el aprovisionamiento, las preferencias gastronómicas, las actividades previstas y las necesidades particulares se comunican previamente al broker y al capitán para preparar el barco y organizar el servicio.



Destinos para navegar por todo el mundo

La geografía del charter de lujo es cada vez más amplia. Las temporadas, las condiciones meteorológicas y las características de cada región determinan el movimiento de la flota, que suele desplazarse entre diferentes áreas de navegación a lo largo del año.
El Mediterráneo continúa siendo uno de los principales mercados internacionales, especialmente durante el verano. Baleares, Costa Azul, Italia, Grecia, Croacia y Turquía ofrecen una combinación de puertos deportivos, patrimonio, gastronomía y fondeos de gran atractivo. La proximidad entre destinos facilita diseñar itinerarios de una o varias semanas.
El Caribe concentra una intensa actividad durante los meses de invierno del hemisferio norte. Islas Vírgenes Británicas y estadounidenses, Antigua, San Martín, San Bartolomé, Bahamas y Granada forman parte de sus principales áreas de navegación. Los fondeos protegidos, las playas y la posibilidad de recorrer diferentes islas en una misma travesía explican su popularidad.
El océano Índico ofrece destinos como Maldivas, Seychelles y Mauricio, conocidos por sus arrecifes, atolones y aguas transparentes. Son zonas especialmente apreciadas para el buceo, el snorkel y la navegación entre islas de naturaleza protegida.
El sudeste asiático ha ganado protagonismo en los últimos años. Tailandia, Indonesia y Malasia ofrecen itinerarios entre archipiélagos, paisajes tropicales y áreas de gran riqueza marina. Phang Nga, Phuket, Raja Ampat y Komodo figuran entre los enclaves más conocidos de esta región.
El Pacífico Sur representa una de las opciones más atractivas para quienes buscan navegación de largo recorrido y destinos menos concurridos. Polinesia Francesa, Tahití, Bora Bora y las islas Fiyi combinan lagunas, arrecifes y paisajes volcánicos.
Las regiones polares constituyen un segmento diferente, vinculado a los yates de exploración. Groenlandia, Svalbard y la Antártida atraen a clientes interesados en expediciones, observación de fauna y navegación en entornos extremos. En estos itinerarios, la preparación técnica, la seguridad, la autonomía del barco y la experiencia de la tripulación adquieren especial relevancia.









Mucho más que navegación

La oferta de actividades a bordo ha crecido de forma paralela al tamaño y al equipamiento de los barcos. Los grandes yates disponen habitualmente de embarcaciones auxiliares para excursiones, desplazamientos a tierra y actividades deportivas. Motos de agua, seabobs, tablas de paddle surf, kayaks, equipos de buceo y material de pesca forman parte de la dotación de muchas unidades. En algunos superyates también se incluyen embarcaciones auxiliares de gran tamaño, aptas para realizar excursiones independientes.

El bienestar tiene igualmente un peso creciente. Gimnasios, salas de masaje, zonas de spa y espacios destinados al yoga o al entrenamiento personal permiten mantener determinadas rutinas durante las vacaciones. Otros barcos incorporan salas de cine, bibliotecas y zonas específicas para los más pequeños. La gastronomía es otro de los elementos diferenciadores. El chef puede preparar menús personalizados, organizar cenas temáticas o incorporar productos locales adquiridos durante las escalas. En determinados destinos, las comidas a bordo se complementan con visitas a restaurantes y establecimientos gastronómicos de referencia.

Cómo se contrata un gran yate

El acceso a esta flota se realiza principalmente a través de brokers especializados, empresas que representan a los armadores y compañías de gestión de yates. Su función consiste en localizar embarcaciones disponibles, presentar distintas alternativas, negociar las condiciones del alquiler y coordinar los preparativos del viaje.

La elección debe partir del número de invitados, la duración del charter, el destino y las características del barco. También es importante comprobar la distribución de camarotes, la capacidad autorizada de pasajeros, el equipamiento, la experiencia de la tripulación y las condiciones de navegación.

La contratación suele formalizarse mediante contratos específicos del sector. En el mercado internacional es habitual el

¿Qué incluye el precio de un charter?

En el alquiler de grandes yates conviene distinguir entre la tarifa de contratación y los gastos de explotación. El IVA y gastos de explotación pueden incrementar considerablemente el presupuesto.

Tarifa de charter: *precio establecido por el alquiler del barco durante el periodo contratado. Los precios dependen de la eslora, el astillero, la antigüedad, el equipamiento, la temporada y la tripulación.*

APA *(Advance Provisioning Allowance): provisión anticipada para combustible, alimentación, bebidas, tasas portuarias y otros gastos de funcionamiento. El APA se liquida al finalizar el viaje, justificando los gastos y devolviendo, en su caso, el saldo no utilizado.*

IVA: *se aplica según la normativa fiscal y las condiciones del contrato.*

Propina: *gratificación voluntaria para la tripulación, habitual en determinados mercados.*

Como referencias orientativas:

Eslora	Tarifa semanal orientativa
25-30 m	40.000-90.000 €
30-40 m	70.000-160.000 €
40-50 m	120.000-250.000 €
50-60 m	180.000-400.000 €
Más de 60 m	Desde 300.000 €



MYBA Charter Show 2026, en Portosole Sanremo.

modelo MYBA, que establece las obligaciones de las partes y las condiciones económicas del alquiler.

En muchos contratos, el precio semanal no incluye los gastos de explotación. Estos se cubren mediante el APA (Advance Provisioning Allowance), una provisión anticipada destinada a combustible, alimentación, bebidas, tasas portuarias y otros consumos. Al finalizar el viaje se presenta la liquidación correspondiente y se devuelve, si procede, el saldo no utilizado.

El IVA y otros impuestos dependen del lugar de prestación del servicio y de la normativa aplicable. La propina de la tripulación, cuando corresponde, se contempla generalmente por separado.

La temporada también condiciona la contratación. La demanda se concentra en diferentes periodos según la región: el Mediterráneo registra su mayor actividad durante el verano boreal, mientras que el Caribe y otros destinos tropicales tienen una temporada destacada durante el invierno del hemisferio norte. Reservar con antelación permite acceder a una mayor variedad de barcos y disponer de más margen para seleccionar la embarcación y organizar el itinerario.

Un mercado internacional y especializado

El charter de grandes esloras funciona como una industria global en la que intervienen astilleros, armadores, gestores, brokers, aseguradoras, puertos deportivos y empresas de servicios. Las principales casas internacionales mantienen carteras de barcos distribuidas por diferentes regiones y trabajan con redes de colaboradores para organizar los desplazamientos, las temporadas y la operativa de cada alquiler.

La profesionalización de las tripulaciones, la evolución de los modelos de gestión y la creciente presencia de los yates de exploración están transformando la oferta. También han ganado importancia aspectos como la eficiencia energética, la autonomía, los sistemas de tratamiento de residuos y las soluciones de propulsión alternativas.

La selección de una embarcación exige valorar, además de su diseño y equipamiento, la autonomía, el consumo, la capacidad operativa y su adecuación al destino y al tipo de navegación previsto.✻

Grandes brokers internacionales

Conviene distinguir entre las grandes casas internacionales de brokerage, que intermedian en el alquiler de superyates, y las plataformas digitales que permiten consultar flotas y solicitar presupuestos. En este segmento, la contratación de barcos de 30, 40 o 60 metros se realiza principalmente mediante brokers especializados, no mediante plataformas de reserva instantánea. Estas son algunas de las firmas más reconocidas del mercado internacional. Varias forman parte de LYBRA, asociación que reúne a empresas especializadas en brokerage de superyates: ***www.lybra.org***

Empresa	Web
Burgess	burgessyachts.com
Camper & Nicholsons	camperandnicholsons.com
Charter&Dreams	charteranddreams.com
Fraser Yachts	fraseryachts.com
IYC (International Yacht Company)	iyc.com
Moravia Yachting	moraviayachting.com
Northrop & Johnson	northropandjohnson.com
Ocean Independence	oceanindependence.com
The Balearic Yacht Broker	thebalearicyachtbroker.com



Seychelles.

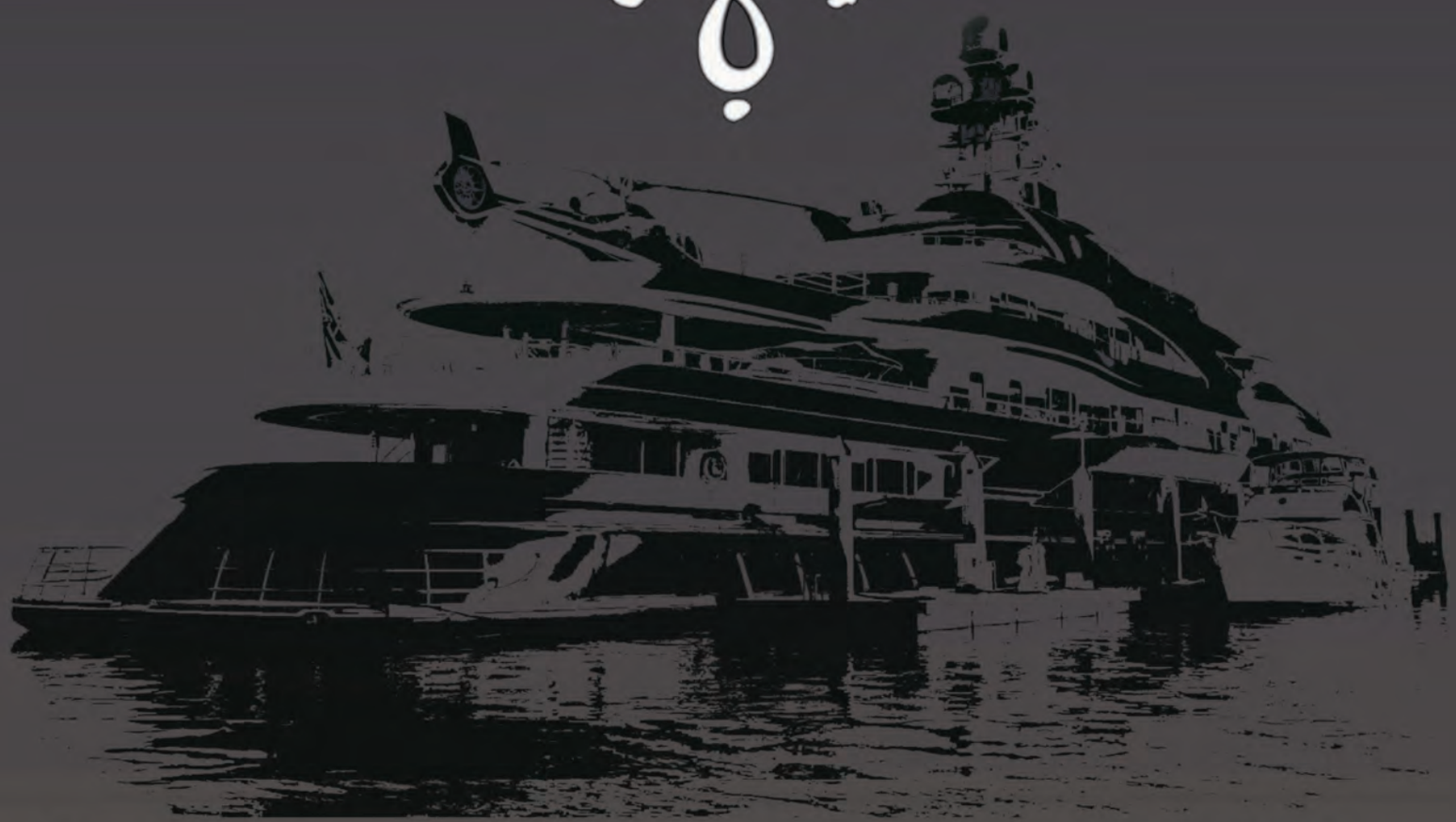
LEÓN VON ONDARZA FUSTER

ABOGADOS

Especialistas en derecho marítimo y de la náutica de recreo en Baleares

Specialists in recreational maritime and nautical law in the Balearics

LVOF



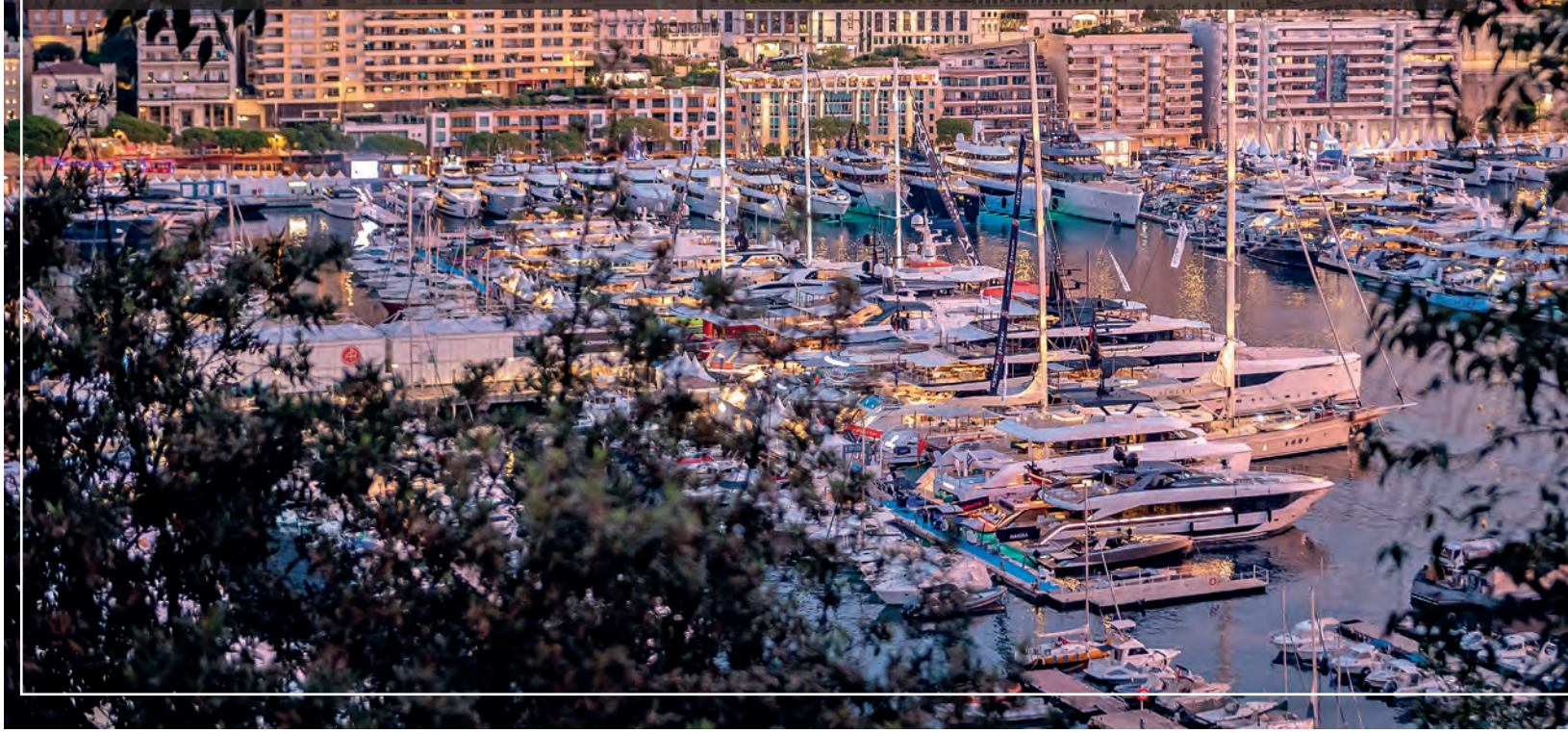
Calle Cataluña, 5A 3º · Palma de Mallorca · Tel: 971 228 775

www.**ondarza-abogados**.com

Monaco Yacht Show

En busca nuevas fórmulas de crecimiento

La 35ª edición del Monaco Yacht Show, celebrada del 23 al 26 de septiembre en Port Hercule, reunió a 30.678 visitantes y 560 expositores. La muestra exhibió 118 superyates, 50 entregados durante 2026, con una eslora media de 47,5 metros y un valor conjunto estimado de 4.500 millones de euros.



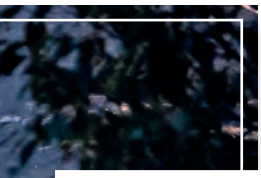
Entre las unidades más destacadas figuraron el *Leviathan*, de 111 metros, construido por Oceanco; el *Nixie*, de 102,4 metros, de Lürssen, y el Angelique, de 88 metros, de Turquoise Yachts. También sobresalieron el *Pangea*, de Amels, el *Silver Fox*, de Sanlorenzo, el primer *T60* de Baglietto y el *Riva 54 Metri*. Las operaciones de compraventa de superyates superaron los 4.000 millones de euros durante el primer semestre, según BOATPro.



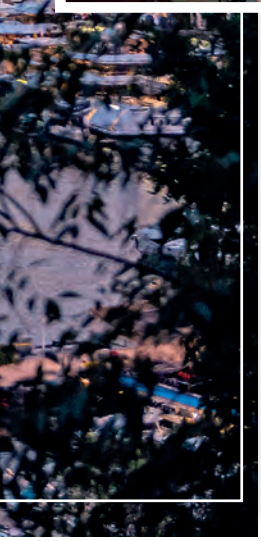
El salón reforzó su orientación comercial con 13.368 invitados privados registrados y un programa VIP que atendió a 56 compradores internacionales, organizando 85 visitas a bordo. En diseño, la nueva Designer Gallery reunió a catorce estudios internacionales, mientras que el Adventure Area presentó 72 embarcaciones auxiliares y juguetes náuticos.

La sostenibilidad y el reacondicionamiento centraron también parte de la agenda. Los premios Blue Wake™ reconocieron distintas soluciones para reducir el impacto ambiental, con una distinción especial para el *Simena*, velero híbrido de 62 metros de Ares Yachts. El refit gana peso ante la limitada capacidad disponible en los astilleros para nuevas construcciones. Quince de los yates expuestos habían pasado por procesos de modernización en los tres años anteriores. Esta tendencia impulsará la celebración de The Future of Refit, un nuevo encuentro profesional previsto para marzo de 2027. La próxima edición del Monaco Yacht Show tendrá lugar del 22 al 25 de septiembre de 2027.

www.monacoyachtshow.com







Cifras clave

118 superyates

50 de ellos entregados en 2026

Eslora media de **47,50** m, hasta 111 m

Valor estimado de la flota: **4.500** millones de euros (BOATPro)

72 embarcaciones auxiliares

560 expositores

60 soluciones Blue Wake™ y **6** ganadores de los premios Blue Wake

55.000 euros donados a la Fundación Príncipe Alberto II de Mónaco

30.678 visitantes (13.368 invitados privados por los expositores)

648 VIP preseleccionados Invitados por los organizadores de MYS


Lagoon Eighty 3.


Thira 80 - Fountaine Pajot.


A8 Arcadia.


FD100 Horizon Yachts.


Magic - Burguess.


Riva 54 METRI.


Solea - Zeelander Yachts.





ABSOLUTE 62 FLY

NUEVA GENERACIÓN, MÁS ESPACIO Y CONFORT

Absolute Yachts presenta la segunda generación del 62 FLY, modelo de 18,66 metros que renueva su gama Flybridge con espacios abiertos y una distribución innovadora. Destacan sus dos suites y el confort a bordo. Probrava Group, distribuidor oficial en España, gestionará su comercialización antes del inicio de producción, previsto para abril de 2027.

Tras su estreno en el Cannes Yachting Festival 2026, Absolute Yachts presenta la segunda generación del 62 FLY, una evolución de su gama Flybridge que apuesta por espacios abiertos y una mayor integración entre interior y exterior.

Con 18,66 metros de eslora y 4,94 de manga, su principal innovación se encuentra en la cubierta inferior, cuya distribución ofrece tres cabinas, tres baños y alojamiento para la tripulación. Destacan dos amplias suites: la principal, situada en proa y distribuida en un único nivel, con acabados Calacatta, y una suite VIP de manga completa. Ambas disponen de vestidor y baño privado. La tercera cabina cuenta con dos camas individuales.

El exterior potencia la vida al aire libre con un flybridge de un solo nivel, sin escalones, que reúne puesto de gobierno, comedor y zonas modulares de descanso protegidas por un amplio hard-top. En proa incorpora un generoso solárium y una zona de estar con mesa, mientras que la bañera de popa completa los espacios exteriores.

La cubierta principal integra cocina, salón y comedor con vistas al mar, además de un puesto de mando interior con visión panorámica. Los ventanales laterales de apertura eléctrica y la puerta corredera hacia la bañera favorecen la entrada de luz y ventilación.

En el apartado técnico, ofrece motorizaciones Volvo Penta IPS950 o IPS1200, depósitos de combustible de 2.800 litros y 730 litros de agua dulce.

En España, Probrava Group, distribuidor oficial de Absolute Yachts, centraliza la atención comercial, el asesoramiento técnico y la información sobre precios y disponibilidad. El inicio de producción está previsto para abril de 2027.



Características

Eslora total: 18,66 m | **Manga:** 4,94 m
Capacidad combustible: 2.800 litros | **Capacidad agua dulce:** 730 litros
Capacidad máxima: 16 personas
Motorización: 2xVolvo Penta D11-2×533 kW - 2xVolvo Penta D13-2×662 kW
Constructor: Absolute Yachts (Italia)
www.absoluteyachts.com



ITAMA 70
El espíritu open se renueva

El nuevo Itama 70 actualiza el concepto open de la marca italiana con una distribución de tres camarotes, amplios espacios exteriores y dos opciones de motorización MAN V12 de hasta 3.100 CV.

Itama amplía su gama con el nuevo Itama 70, presentado en primicia mundial en el Cannes Yachting Festival y posteriormente en el Salón Náutico de Génova. Con esta incorporación, la marca de Ferretti Group da un nuevo paso en la renovación de su catálogo, manteniendo la filosofía open que ha definido históricamente sus embarcaciones.

El proyecto actualiza los rasgos característicos de Itama mediante un diseño más depurado y una distribución que concede mayor protagonismo a la habitabilidad. Su desarrollo corrió a cargo del Comité Estratégico de Producto y el departamento de Ingeniería de Ferretti Group, con exteriores firmados por Vallicelli Design e interiores de Ideaeltalia.

Entre los elementos destacados del diseño exterior figura el amplio solárium de proa, integrado a ras de cubierta, mientras que las grandes ventanas laterales del casco acentúan su perfil. La bañera constituye el centro de la vida a bordo, con las zonas de descanso y convivencia organizadas alrededor del puesto de gobierno. Esta disposición favorece la comunicación entre los distintos ambientes y permite aprovechar la cubierta tanto durante la navegación como en fondeo.

La cubierta inferior dispone de tres camarotes, todos con baño privado. El principal se sitúa a popa, mientras que el VIP ocupa la zona de proa. El tercer camarote completa la distribución destinada a invitados. La organización interior busca aprovechar la luminosidad y ofrecer espacios confortables para estancias prolongadas.

Con 21,23 metros de eslora y 5,30 metros de manga, el Itama 70 combina sus dimensiones con una configuración abierta orientada a la navegación deportiva y el disfrute de los espacios exteriores.

En el apartado mecánico, ofrece dos configuraciones de propulsión, ambas basadas en motores MAN V12. La versión estándar monta dos unidades de 1.400 CV, con una velocidad máxima anunciada de 37 nudos y 33 nudos de crucero. Como alternativa, se ofrecen dos motores de 1.550 CV, que elevan las prestaciones hasta los 39 nudos de máxima y 35 nudos de crucero. Estas cifras corresponden a los datos preliminares facilitados por el astillero.

Con este modelo, Itama continúa la renovación de su gama, conservando el concepto open como eje de su propuesta y ampliando las posibilidades de utilización a bordo.

Características

Eslora total: 21,23 m
Manga: 5,30 m
Camarotes: 3 | **Baños:** 3
Motorización estándar: 2 MAN V12 de 1.400 CV
Motorización opcional: 2 MAN V12 de 1.550 CV
Velocidad máxima (estándar): 37 nudos
Velocidad de crucero (estándar): 33 nudos
Velocidad máxima (opcional): 39 nudos
Velocidad de crucero (opcional): 35 nudos
Embarcación auxiliar: Hasta 3,25 m
Estabilizador: Seakeeper NG14 opciona
Constructor: Itama Yacjt - Ferretti Group (Italia)
www.itama-yacht.com



PEARL 73
NUEVA GENERACIÓN EN LA GAMA FLYBRIDGE DEL ASTILLERO BRITÁNICO

Pearl Yachts amplía su gama flybridge con el Pearl 73, un modelo de cuatro camarotes que incorpora una nueva distribución interior, balcones abatibles en popa y un diseño firmado por Dixon Yacht Design.

El astillero británico presenta el Pearl 73 como evolución de su anterior Pearl 72, manteniendo las proporciones de la gama flybridge e introduciendo cambios importantes en la distribución de la cubierta principal. El diseño exterior, obra de Dixon Yacht Design, adopta un perfil más estilizado, con mayores superficies acristaladas y una popa de inspiración mediterránea.

La modificación más significativa se encuentra en la cocina, trasladada a la parte posterior del salón para establecer una conexión más directa entre la bañera y los espacios interiores. En popa, los balcones laterales abatibles amplían la superficie de la bañera y crean una terraza sobre el agua. La plataforma de baño y el garaje para embarcaciones auxiliares completan esta zona.

El interior incorpora el nuevo ambiente Monochrome de Kelly Hoppen Interiors, basado en una combinación de grises, blancos rotos y tonos carbón, con diferentes texturas y acabados. La distribución inferior contempla cuatro camarotes, entre ellos dos suites principales: una situada en proa, con acceso independiente, y otra central que ocupa toda la manga. Se añaden dos camarotes para invitados y alojamiento para dos tripulantes.

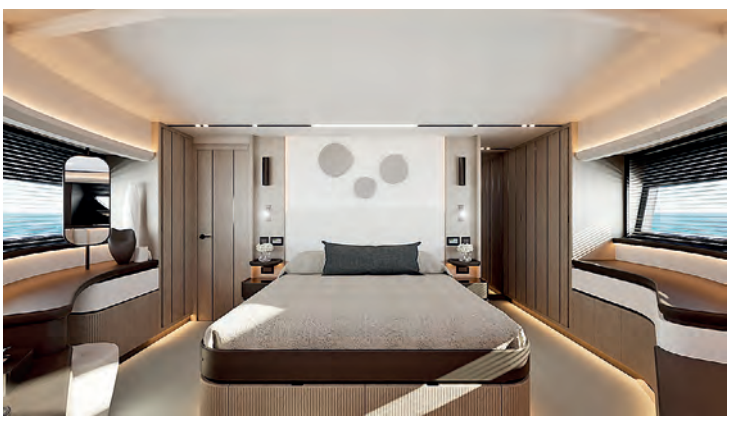
La propulsión corresponde a dos motores MAN V12 de 1.400 CV en configuración estándar, con opción de instalar unidades de 1.550 CV. Con esta última motorización, el astillero anuncia una velocidad máxima de 32 nudos y una autonomía aproximada de 250 millas a velocidad de crucero de 25 nudos.

El Pearl 73 mantiene la filosofía semipersonalizada de la marca, que permite elegir diferentes acabados y equipamientos. Como el resto de la gama, cuenta con una garantía integral de cinco años.

Características

Eslora total: 21,99 m
Eslora de casco: 20,73 m
Manga: 5,75 m
Calado: 1,70 m
Desplazamiento: 60 t
Motorización estándar: 2 × MAN V12 de 1.400 CV
Velocidad máxima: Hasta 32 nudos
Velocidad crucero: 25 nudos
Combustible: 4.340 litros
Agua dulce: 950 litros
Camarotes invitados: 4
Tripulación: 2 personas
Diseño exterior: Dixon Yacht Design
Diseño interior: Kelly Hoppen Interiors
Constructor: Pearl Yachts (Reino Unido)
www.pearlyachts.com







BLUEGAME BGX83

El nuevo buque insignia de la gama crossover

Bluegame completa su familia BGX con un modelo de 83 pies que combina volúmenes interiores propios de un superyate, distribución abierta al mar y prestaciones deportivas con tres motores Volvo Penta IPS.

El proyecto parte de la idea de Luca Santella, fundador de la marca. Zuccon International Project firma las líneas exteriores, mientras que Piero Lissoni y su estudio se encargan del diseño interior. La propuesta busca aprovechar el volumen disponible y facilitar la comunicación entre los espacios interiores y las zonas exteriores.

Una de las decisiones principales afecta al puesto de gobierno, situado en el flybridge bajo un hard-top. Esta ubicación libera espacio en el interior y proporciona una posición de navegación elevada, con visibilidad panorámica. En popa, el acceso al salón se plantea desde la plataforma de baño, de modo que la zona de mar queda conectada directamente con el espacio principal. La plataforma hidráulica, con aperturas laterales, amplía la superficie disponible junto al agua.



La suite del armador ocupa toda la manga y alcanza los 6,3 metros de anchura. La distribución contempla cuatro camarotes, aunque la configuración puede variar según el plano elegido. El salón superior dispone de acristalamiento panorámico de 360 grados. La organización prioriza la habitabilidad y la relación con el exterior, sin renunciar a las dimensiones de una unidad de este tamaño.

La propulsión corre a cargo de tres Volvo Penta IPS 30 1200 D13, de 900 CV cada uno. Según los datos del astillero, el BGX83 alcanza 30 nudos de velocidad máxima y navega a 28 nudos de crucero. El casco ha sido diseñado por el arquitecto naval Lou Codega.

La eslora total alcanza los 25,60 metros, con 6,30 de manga y 1,80 de calado a plena carga. El desplazamiento declarado es de 72 toneladas (+/-5%). Los depósitos admiten 7.000 litros de combustible y 1.500 de agua dulce, mientras que la capacidad máxima es de 16 personas. La distribución admite distintas configuraciones, con alternativas de tres o cuatro camarotes. El BGX83 mantiene así los rasgos de la serie: grandes superficies acristaladas, espacios de convivencia conectados con la bañera y una relación directa con el agua.

Características

Eslora total: 25,60 m | **Manga:** 6,30 m
Calado a plena carga: 1,80 m
Desplazamiento a plena carga: 72 t (+/-5%)
Potencia: 3 × 900 CV
Velocidad máxima: 30 nudos (+/-5%)
Velocidad de crucero: 28 nudos (+/-5%)
Combustible: 7.000 l | **Agua dulce:** 1.500 l
Pasaje máximo: 16 personas
Camarotes: 4 (configuración alternativa de 3)
Concepto: Luca Santella
Diseño exterior: Zuccon International Project
Diseño interior: Piero Lissoni
Arquitectura naval: Louis T. Codega
Constructor: Bluegame - Sanlorenzo Group (Italia)
https://bluegame.it/

PERSHING GTX90

MÁS ESPACIO PARA NAVEGAR A 35 NUDOS

Pershing amplía su gama GTX con un nuevo modelo de 27 metros que combina grandes volúmenes habitables, espacios exteriores conectados y prestaciones deportivas. El GTX90 incorpora cuatro camarotes, una amplia cubierta superior y propulsión por waterjets.







El proyecto concede un papel central a la habitabilidad y aprovecha la manga y los volúmenes de la superestructura para favorecer la vida a bordo, sin renunciar a la imagen característica de Pershing. La proa prácticamente vertical, la línea de arrufo continua y ligeramente convexa y el acabado Anniversary Silver definen su silueta.

En popa, dos terrazas laterales abatibles amplían la bañera de la cubierta principal hasta crear una superficie de 37 m² abierta al mar. Bajo esta zona se encuentra un garaje para una embarcación auxiliar y una moto acuática. La cubierta superior ofrece un sportsbridge de 33 m², un 43 % más que la media de su categoría, según el astillero. Se distribuye en tres ambientes: solárium a popa, comedor central protegido por un amplio hard-top y puesto de gobierno a proa.

La cubierta principal se organiza alrededor de un salón conectado con la bañera mediante una puerta de cinco paneles, cuatro de ellos practicables. La configuración widebody proporciona una notable anchura interior. A popa se sitúa una cocina abierta con barra, junto a un comedor formal para ocho personas, que puede incorporar un aseo de día. En la zona central, el salón dispone de un sofá en forma de L, sustituible por dos sofás independientes. El puesto de gobierno, con tres asientos, ocupa la parte delantera y comunica con los pasillos laterales hacia la cubierta de proa.

En la cubierta inferior se distribuyen cuatro camarotes con baño privado, preparados para alojar a ocho invitados. La suite principal ocupa la zona central y aprovecha toda la manga del casco; el camarote VIP se sitúa a proa y completan el conjunto una cabina doble y otra con dos camas individuales.

La propulsión corre a cargo de dos motores MAN V12 de 2.200 CV, acoplados a dos hidrojets Castoldi TurboDrive 600 HCT. Según los datos preliminares del fabricante, el conjunto permitirá alcanzar 35 nudos de velocidad máxima y navegar a 30 nudos de crucero. Como opción, podrá incorporar dos estabilizadores giroscópicos Seakeeper NG18 para reducir el balance en navegación y fondeo.

Con este modelo, Pershing continúa desarrollando una gama que combina el carácter deportivo de la marca con una mayor atención al confort y al aprovechamiento de los espacios. Los cuatro camarotes, las terrazas abatibles, el amplio sportsbridge y los 35 nudos anunciados definen la propuesta de este nuevo yate de 27 metros.

Características

Eslora total: 27,97 m | **Eslora del casco:** 23,95 m | **Manga:** 6,89 m | **Pasajeros:** 8 invitados | **Camarotes:** 4 para invitados y 2 dobles para tripulación | **Motorización:** 2 X MAN V12 2200 + 2 waterjets Castoldi TurboDrive 600 HCT | **Velocidad máxima:** 35 nudos | **Velocidad de crucero:** 30 nudos | **Constructor:** Pershing - Ferretti Group (Italia) | ***www.pershing-yacht.com***

TÚ ELIGES EL DESTINO



Nosotros aportamos **la energía**

BAE clean energy for you

victron energy BLUE POWER



Bornay

www.bornaycomercial.es info@bornaycomercial.es

[+34] 965 560 025

PRINCESS X90
Más espacio y conexión con el mar para el nuevo Super Flybridge







Princess amplía su gama X Class con el X90, un modelo que estrena casco H.P.P., amplía la bañera mediante balcones abatibles y reorganiza los espacios para ganar volumen habitable.

La nueva Princess X90 debutó mundialmente en el Cannes Yachting Festival 2026 como incorporación intermedia entre la X80 y la X95 Vista. Con ella, el astillero británico evoluciona su concepto Super Flybridge, basado en trasladar el puesto principal de gobierno a una cubierta superior cerrada para liberar espacio en la cubierta principal.

Uno de los elementos más novedosos es la bañera de popa, que incorpora por primera vez en un modelo Princess balcones abatibles a ambas bandas. Al desplegarse, amplían la superficie exterior y acercan la zona de estar al agua. El espejo de popa acristalado y la disposición baja de los asientos mantienen una visión despejada del entorno.

La conexión con el salón se resuelve mediante una puerta acristalada curva, también inédita en la marca, que comunica directamente la bañera con el comedor interior, preparado para diez comensales. Abierta, permite integrar ambos espacios en una única zona de convivencia.

La cubierta principal mantiene un único nivel desde la bañera de proa hasta el camarote del armador. Este se sitúa en la parte delantera y dispone de grandes ventanales con vistas de 180 grados. Opcionalmente, una puerta tipo gullwing permite acceder directamente a una terraza privada en proa.

En la cubierta superior, el Skylounge cerrado ofrece una zona de estar panorámica independiente del puesto de gobierno. El flybridge exterior admite diferentes configuraciones, con jacuzzi, bar, mobiliario de cubierta o espacio para una auxiliar con grúa.

La distribución inferior contempla tres camarotes de invitados con baño privado, ampliables a cuatro en una configuración de cinco camarotes. La zona de tripulación puede alojar hasta tres camarotes, además de baño y comedor propio.

La gran novedad técnica se encuentra en la carena Princess Hybrid Progressive-Planing (H.P.P.), desarrollada junto al gabinete de arquitectura naval Bernard Olesinski Limited. Esta nueva arquitectura busca optimizar el comportamiento en todo el rango de velocidades, combinando las cualidades marineras tradicionales de Princess con una mayor eficiencia hidrodinámica. Según el astillero, requiere aproximadamente un 10% menos de potencia por encima de 16 nudos que la Y85, comparando desplazamientos equivalentes.

La X90 representa así una evolución del concepto X Class, con especial atención a la flexibilidad de los espacios, la comunicación entre cubiertas y el aprovechamiento de las zonas exteriores.

Características

Eslora total (con púlpito): 27,11 m | **Eslora sin púlpito:** 26,77 m | **Manga:** 6,62 m | **Calado:** 1,79 m | **Desplazamiento aprox.:** 91.442 kg | **Motorización:** 2 × MAN V12-1900 | **Velocidad máxima:** 23-27 nudos, según motor | **Combustible:** 11.000 l | **Agua dulce:** 1.500 l | **Camarotes invitados:** 3 o 4 | **Camarote armador:** 1, cubierta principal | **Tripulación:** Hasta 3 camarotes | **Constructor:** Princess Yachts (Reino Unido) | ***www.princessyachts.com***



AZIMUT DEL GRANDE 44M

CUATRO CUBIERTAS PARA UN NUEVO CONCEPTO DE SUPERYATE

El nuevo buque insignia de Azimut combina construcción en carbono, eficiencia hidrodinámica y propulsión híbrida para desarrollar cuatro cubiertas y un espacio reservado íntegramente al armador.

Azimut ha botado en Viareggio la primera unidad del Grande 44M, el mayor yate construido por el astillero italiano. El nuevo buque insignia llega al agua con siete unidades vendidas.

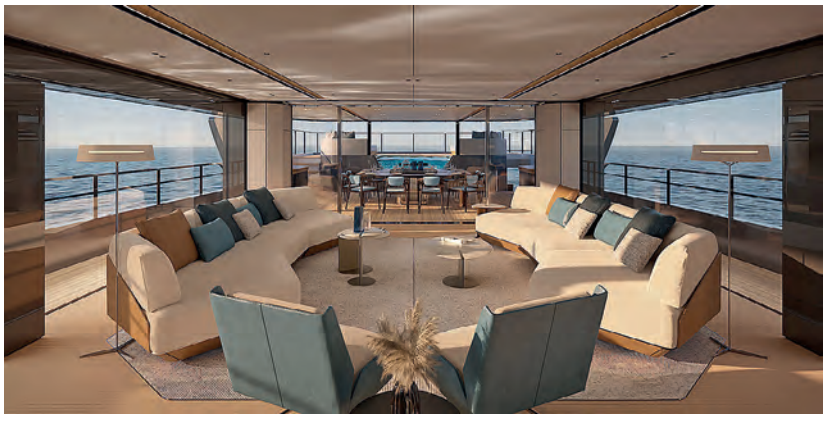
El proyecto exterior, firmado por Alberto Mancini, se organiza en cuatro cubiertas. Para hacerlo posible, más de 1.000 m² de la embarcación incorporan fibra de carbono. El uso de este material permite reducir ocho toneladas en las zonas altas.

La principal novedad está en el Upper Deck. El puesto de gobierno se traslada a una cuarta cubierta y deja libre este nivel, que se destina íntegramente al propietario. En proa puede habilitarse un comedor acristalado para doce personas, una sala multimedia o un espacio para invitados. El interiorismo corre a cargo de m²atelier.

En popa, la cubierta mezzanine dispone de una terraza a nivel del mar y una piscina de paredes transparentes que mantiene el contacto visual con el agua.

La carena Dual Mode, desarrollada por AzimutlBenetti con P.L. Ausonio Naval Architecture, combina una sección de desplazamiento rápido en proa con otra semiplaneadora en popa. A ella se suma el Hull Vane®, un apéndice de carbono instalado en el espejo para reducir la resistencia hidrodinámica y los movimientos de cabeceo y balance. Pesa unos 400 kilos, frente a los 1.500 de una construcción equivalente en acero.

El sistema Mild Hybrid incorpora dos motores eléctricos de 50 kW, que actúan como generadores de eje, y baterías de 188 kWh, ampliables a 230 kWh. Permite mantener los servicios con los generadores apagados entre 3-4 horas de día y 8-10 de noche, según el astillero. Incorpora además 30 m² de paneles solares. El astillero anuncia una reducción de emisiones de CO de hasta el 30% frente a yates similares de arquitectura convencional.



Características

Eslora: 43,60 m | **Manga máxima:** 8,67 m
Calado: 2,05 m
Desplazamiento a plena carga: 305 t
Motorización estándar: 2 MAN de 1.550 hp
Velocidad máxima: 17 nudos
Velocidad de crucero: 15 nudos
Combustible: 40.000 litros | **Agua dulce:** 8.000 litros
Alojamiento: 5/6 camarotes + 5 tripulación
Arquitectura naval: P. Ausonio / Azimut R&D
Diseño exterior: Alberto Mancini
Diseño interior: m²atelier
Constructor: Azimut Yachts (Italia)
https://azimutyachts.com/

MAXI YACHT ROLEX CUP
El camino hacia el éxito



La Maxi Yacht Rolex Cup 2026 volvió a confirmar su posición como una de las grandes citas internacionales de la vela de competición. La 36ª edición reunió en Porto Cervo (Cerdeña) a más de 40 embarcaciones de entre 60 y 100 pies, tripuladas por algunos de los mejores regatistas del mundo. Tras cinco días de competición, se decidieron seis títulos de clase y dos campeonatos del mundo.



El *Leopard 3*, un Farr 100 propiedad de Joost Schuijff, conquistó su segundo Rolex IMA Maxi 1 World Championship, después del logrado en 2024. Por su parte, el nuevo *Northstar III*, un J/V 76 de Peter Dubens, se impuso en el Rolex IMA Maxi Grand Prix Championship en su debut competitivo.

Completaron el palmarés el *Artemis Bleu*, vencedor en Maxi 3; el *Yoru*, en Maxi 4; el *H2O,* en Maxi 5; y el *Highland Fling XVIII*, ganador en Multihull. Las dos flotas de los campeonatos mundiales disputaron tres regatas costeras y cuatro pruebas barlovento-sotavento.

Los dos grandes vencedores representan caminos distintos hacia la excelencia. El *Leopard 3*, con cerca de 20 años, ha mantenido su competitividad mediante una profunda evolución técnica. El *Northstar III*, en cambio, incorpora las últimas innovaciones en diseño de quilla, cubierta y mástil. Ambos demostraron que la preparación, la coordinación y la capacidad de tomar decisiones acertadas son fundamentales para alcanzar el éxito.

La edición también contó con una destacada presencia española. Los gallegos **Pablo Torrado** y **Víctor Mariño** formaron parte de la tripulación del *Leopard 3*, mientras que el mallorquín **Pedro Mas** y el gallego **Antonio Otero**, como entrenador, compitieron a bordo del *Northstar III*.

Torrado destacó la preparación previa y las mejoras introducidas en el barco, entre ellas una nueva botavara más ligera, una vela mayor de mayor superficie y unos timones más pequeños. También subrayó la aportación de Víctor Mariño como entrenador. El triunfo culmina una temporada excepcional para el equipo, que ya había ganado la RORC Caribbean 600 en febrero. Por su parte, el *Pelotari Project*, de Andrés Varela Entrecanales y único barco español de la flota, terminó séptimo en Maxi 3.

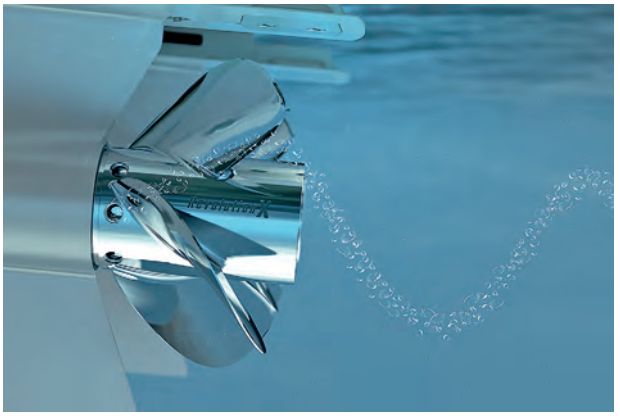
La presencia de **Paul Cayard**, embajador de Rolex y referente internacional de la vela, añadió otro elemento destacado a la competición. Casi cuatro décadas después de su primera participación, volvió a la regata a bordo del *My Song*.

La Maxi Yacht Rolex Cup reafirma así su condición de escaparate de la innovación, el talento y la excelencia deportiva. La colaboración entre el Yacht Club Costa Smeralda (YCCS), la International Maxi Association (IMA) y Rolex, patrocinador del evento desde 1985, continúa siendo clave para el prestigio de esta cita internacional.

www.yccs.it

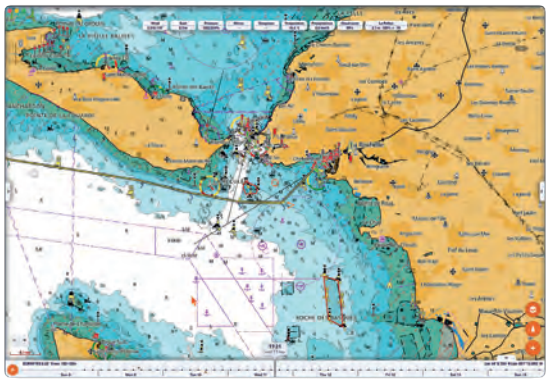


Nuevas hélices Revolution X de **Mercury Marine**



Mercury Marine amplía la familia Revolution X con dos nuevas hélices, las REV XR y REV XST, diseñadas para optimizar el rendimiento de los fueraborda Verado V10. Ambas incorporan el acabado manual Pro Finish y pueden alcanzar hasta 150 rpm más que una Revolution X convencional, según el fabricante. La principal diferencia está en la longitud del cañón: la REV XR mantiene la medida estándar, mientras que la REV XST incorpora uno más corto para reducir la elevación de la popa. Ambas estarán disponibles en pasos de 20 a 33 pulgadas y con giro a derechas e izquierdas, permitiendo adaptar la configuración a distintos cascos y necesidades de navegación.
Su llegada a los concesionarios de España y Portugal está prevista para las próximas semanas, a través de Touron, distribuidor exclusivo de Mercury Marine en ambos mercados.
www.mercurymarine.com

Cartografía náutica C-MAP en la aplicación **NavimetriX**



Soft4Sail y C-MAP han integrado la cartografía náutica de C-MAP en NavimetriX, una aplicación de navegación para crucero y regata, disponible desde el 28 de octubre. La plataforma reúne cartas náuticas, información meteorológica y planificación de rutas en un único entorno.
La herramienta ofrece datos sobre sondas, ayudas a la navegación, puertos y peligros, además de previsiones meteorológicas mediante archivos GRIB y cálculo de rutas según las polares de cada embarcación. También permite visualizar información NMEA y AIS en tiempo real y registrar las navegaciones en una bitácora digital compartible.
La integración, presentada coincidiendo con la Route du Rhum, facilita la planificación y el seguimiento de travesías oceánicas y navegaciones de crucero. NavimetriX está disponible para iOS, Mac, Android, Windows y Linux.
NavicoGroup.com

Convención Técnica de **Lofrans** y MAX POWER



Lofrans y MAX POWER reunieron los días 15 y 16 de octubre en Grecia a representantes de más de 30 estaciones de servicio de su red internacional con motivo de su Convención Técnica 2026. El encuentro combinó formación sobre mantenimiento, diagnóstico de averías y novedades de producto.
La primera jornada, celebrada en la nueva sede del **Grupo LALIZAS** en El Pireo, abordó para Lofrans la instalación y el mantenimiento de molinetes de las series X2, X3, Cayman y Tigres, así como motores, componentes eléctricos y nuevos sistemas de control.



MAX POWER centró sus sesiones en el diagnóstico y mantenimiento de las hélices de maniobra CT80 y CT225 y las gamas CRE y VIP, además de las actualizaciones electrónicas y la telemetría remota.
La segunda jornada, en la isla de Egina, sirvió para presentar novedades como el molinete horizontal RAZZA con acabado pulido, el vertical XP800 y los cabrestantes ST2000 y ST2500. También se adelantó Smart Anchoring, una futura solución tecnológica para sistemas de fondeo.
La iniciativa refuerza la apuesta de ambas marcas por la formación continua y el soporte técnico de su red internacional, coincidiendo con el 60º aniversario de Lofrans.
www.lofrans.com

ELYD9

Estilo sofisticado y personalidad propia

La Elyd9 recupera el espíritu de las clásicas runabout con una interpretación actual que combina elegancia retro, diseño mediterráneo y carácter deportivo. Una dayboat artesanal, personalizable y sorprendente por su comportamiento en navegación y sus amplias zonas para disfrutar del sol.

La Elyd9 fue una de las embarcaciones que más llamó la atención en el último Salón Náutico de Barcelona. Su singularidad, marcada por una estética de inspiración retro y una notable elegancia, reside en el acertado equilibrio de sus volúmenes, que da lugar a un modelo exquisito y manejable, concebido para disfrutar del sol con mucho charme.

Este joven astillero, con sede en Madrid, propone una gama de dayboats multifunción destinadas a la navegación costera. La Elyd9 es su segundo modelo y representa una reinterpretación de las clásicas runabout, aquellas embarcaciones construidas antiguamente en madera y que ahora se recuperan mediante técnicas de construcción en composites. Mantiene su carácter elegante y, cómo no, también exhibicionista, gracias a una generosa superficie para tomar el sol, repartida en esta ocasión entre las cubiertas de proa y popa.

Con el propósito de acentuar un carácter en cierto modo mediterráneo, el astillero apuesta por la simplificación de sus líneas. Esta nueva Elyd9 pretende combinar el glamour de las más seductoras runabout de la Costa Azul con curiosos detalles más propios de las torpederas estadounidenses de la Segunda Guerra Mundial. Es el caso del potente foco de estilo clásico instalado bajo el parabrisas envolvente que protege al piloto.

También se ha prestado especial atención al perfil de la proa, con cierto lanzamiento, cuya carena abre bien las olas y desplaza rápidamente el grueso de la estela hacia las aletas de popa. Para ello aprovecha el marcado pantoque que recorre toda la eslora sin interrupciones, contribuyendo a mantener seca la cubierta y evocando las soluciones empleadas en algunos submarinos de aquella época bélica.



En cubierta

Las líneas sencillas, pero equilibradas, de la cubierta han llevado a los diseñadores a reducir al máximo la instalación de accesorios, como los habituales candeleros y guardamancebos, para no romper su estética, aunque existe la posibilidad de incorporarlos como opción.

En cuanto al equipamiento disponible, el astillero pretende ofrecer el máximo grado de personalización. Entre las posibi-

Sobresale el robusto T-Top de estructura tubular, equipado con guías para la instalación de toldos suplementarios y un tambucho en su parte delantera.



Las líneas limpias de la cubierta minimizan la presencia de elementos accesorios, como los tradicionales candeleros y guardamancebos.







La bañera central presenta un francobordo interior de considerable altura, que aporta una mayor sensación de protección a bordo.

CARACTERÍSTICAS

Eslora total	9,01 m
Eslora de casco homologada	7,5 metros
Manga	2,57 m
Calado	0,46 m
Desplazamiento	2.500 Kg
Compartimentos estancos	No
Tanque séptico	Si
Capacidad de combustible	250 l
Material de construcción	PRV
Tipo de casco	V

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	10/12
Asientos en bañera	6
Pasillos laterales	No
Molinete	Si

MOTORIZACIÓN

Modelo	Mercruiser V8-300
Ciclo	4t
Potencia a la hélice	300 CV
Régimen máximo recomendado	5.400 r.p.m.
Nº de cilindros	6
Cilindrada	5.5 l
Peso	330 kg
Nº de motores	1
Tipo de combustible	Gasolina
Tipo de transmisión	Cola

PRESTACIONES

Velocidad máx. ensayo (GPS)	38 nudos
Velocidad crucero (GPS)	18/30 nudos
Velocidad mínima Ralentí	2,6 nudos
Aceleración	Planeo en 5 segundos

lidades destaca la instalación de un potente T-Top de estructura tubular, cuyo diseño parece destinado a optimizarse para la serie definitiva. Incorpora guías para toldos suplementarios y un tambucho delantero que se abre para facilitar el paso hacia proa y evitar golpes de cabeza involuntarios. Por sus dimensiones y posición, proporciona una buena protección a la bañera central, que cuenta con un francobordo interior considerable.

La configuración de la cubierta viene condicionada por la transmisión intrafueraborda con doble hélice de su único motor, oculta bajo una cómoda plataforma de baño fija. La unidad probada montaba un MerCruiser de doble hélice y 300 CV, aunque existen otras posibilidades de motorización, más potentes e incluso con instalaciones do-

En proa encontramos una escotilla cenital y un molinete exterior para el ancla, que queda suspendida mediante una roldana.





La transmisión intrafueraborda queda oculta bajo una amplia y práctica plataforma de baño fija.

CONDICIONES PRUEBA
Lugar: Premiá de Mar (España)
Mar: En calma
Viento: Brisa
Personas: 3
Combustible: 1/2
Agua: Reserva

bles. También se contempla, cómo no, una propuesta eléctrica, con velocidades y autonomía respetables.

Pensando en ofrecer amplias posibilidades de personalización, el astillero dispone asimismo de una extensa gama de colores para definir el carácter de cada propietario, aplicables desde el casco hasta el más pequeño detalle del interior de la cabina.

Para acentuar su exclusividad, las dos zonas de cubierta reservadas a los soláriums pueden configurarse mediante cuatro colchonetas individuales o unificarse en dos espacios separados, añadiendo unos suplementos que conforman dos cómodas áreas para tomar el sol.

En popa, las colchonetas cubren las dos tapas de la realmente amplia cámara del motor y dejan entre ellas un pasillo central que termina en el respaldo de un cómodo asiento en forma de U. Por la línea de crujía de este asiento se accede a la bañera.

Conviene destacar que, como el embarque y el desembarque se realizan pisando el tapizado de las colchonetas, que con frecuencia están mojadas, sería recomendable identificar el pasillo de acceso con un tejido antideslizante o de un color llamativo. Esta solución debería prolongarse desde la popa hasta el asiento de babor, desde donde se facilita el paso por encima del parabrisas.

Por seguridad, parece imprescindible optar por la versión equipada con T-Top, que incorpora buenos asideros en su estructura y facilita los desplazamientos de proa a popa.

La bañera se completa con una mesa desmontable de dimensiones correctas y dos asientos de diseño muy original para piloto y copiloto. Ambos combinan un respaldo reversible con una base que incorpora un suplemento de altura, permitiendo adaptar al máximo la posición del patrón.

Para los dos tripulantes se incluye una nevera en babor y, en la banda contraria, un puesto de gobierno muy original por su planteamiento artesanal, podríamos decir que de estética industrial. Además de atractivo, resulta práctico y compacto, con casi todos sus elementos situados donde corresponde.



En popa, las colchonetas cubren las dos tapas de acceso a la cámara del motor.



El puesto de gobierno destaca por su diseño original, compacto y funcional.



PUESTO GOBIERNO PRINCIPAL

Situación	Estribor
Plazas	2
Reposapies	No
Guantera	No
Volante	Fijo
Pasamanos	Si
Visibilidad piloto	Normal
Acceso mandos	Bueno
Mandos motores	Electrónicos
Ventilación	Buena
Protección	Buena

PLATAFORMA DE BAÑO

Tipo	Integrada
Forro teca	Opcional
Estiba escalera	Interior
Pasarela	No
Portadefensas	No
Cofres	No
Ducha	Si

INTERIORES

Luminosidad	Mejorable
Escotillas practicables	Si
Baños	No
Mesa comedor	Si
Neveras	Opcionales
Horno	No
Asientos comedor popa	6

SKIPPER OPINA

Con una eslora de casco homologada de 7,5 metros, con los beneficios que ello supone, incluso desde el punto de vista fiscal, esta Elyd9 resulta una agradable sorpresa para llegar a cualquier zona de fondeo de ensueño.

Su estilo intemporal y sus líneas sencillas y elegantes convierten esta embarcación, a medio camino entre una dayboat y una runabout, en un entorno muy acogedor y confortable. Es el resultado del trabajo de un equipo de diseñadores y asesores que conocen los detalles necesarios para disfrutar plenamente de esta embarcación.

La juventud del astillero y el hecho de haber probado el prototipo de este segundo modelo nos llevan a considerar que algunos detalles de acabado y funcionalidad deberían modificarse en la futura serie. Entre ellos, la cantidad de pasamanos en cubierta, la incorporación de superficies antideslizantes en las colchonetas de acceso a la bañera y la sustitución de algunos herrajes o de las tapas de los imbornales, que permiten que el modelo sea autovaciante para permanecer durante largas temporadas en boya.

En conjunto, se trata de una opción de precio atractivo, a partir de 139.000 € + impuestos, muy interesante tanto como dayboat deportiva como para ejercer de tender de megayate, con capacidad para navegar, si es necesario, a promedios elevados y llamar, sin duda, la atención.



La bañera dispone de una mesa desmontable, sofá en U y dos originales asientos reversibles para el piloto y el copiloto.



Uno de los detalles más llamativos es el volante, que combina acero inoxidable y madera en un diseño de marcada personalidad.



La vista de perfil permite apreciar las líneas rectas del casco, la proa lanzada y el T-Top de diseño minimalista, que define la silueta de esta embarcación.

Destaca especialmente el diseño del volante, de concepción totalmente autodidacta y estética "futurista", realizado en acero inoxidable y madera. Utiliza como soporte un largo pasamanos y, aun así, responde de forma cómoda y segura en los giros más rápidos, a pesar de contar con un diámetro aparentemente inferior al habitual en este tipo de motoras.

Interiores

La cubierta de proa, completamente despejada, oculta una escotilla cenital y un molinete exterior para el ancla, que queda suspendida de una roldana.
Esta zona puede acolcharse total o parcialmente y dispone, bajo cubierta, de un volumen habitable considerable, suficiente para que dos pasajeros puedan echar una siesta ocasionalmente. También incluye un inodoro eléctrico oculto bajo el asiento.

DESTACABLE

- Diseño elegante
- Volumen interior
- Tamaño T-Top
- Doble solárium

MEJORABLE

- Detalles de prototipo
- Pasamanos planos
- Equipo base

En este espacio se aprecia mejor el nivel de personalización que el astillero pretende ofrecer al comprador. La unidad probada incorporaba una versión «Vintage», con tonalidades ocres y acabados de moqueta de inspiración americana, que sería interesante comparar con una configuración más actual, tanto en colores como en materiales.

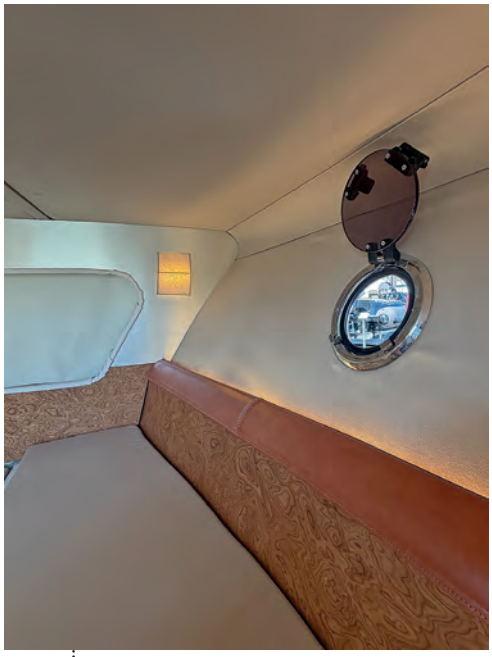
Navegando

Aunque el astillero insiste en destacar algunos aspectos deportivos, no debemos olvidar que su premisa principal es ofrecer una navegación confortable, con capacidad para alcanzar velocidades elevadas en determinadas ocasiones y una buena autonomía, superior a las 200 millas en condiciones óptimas y con un manejo conservador.
Para ello cuenta con un casco de potente aceleración y fácil planeo, que mantiene la roda fuera del agua durante buena parte del tiempo, a pesar de tratarse de una embarcación de construcción artesanal en la que el peso no parece ser el factor más importante.
Durante la jornada de pruebas, con mar en calma y tres personas a bordo, el potente motor, junto con su reforzada cola de doble hélice y gran capacidad de arrastre, proporcionó una aceleración muy llamativa, entrando en planeo en apenas cinco segundos.
Como anécdota, la embarcación mostraba cierta tendencia a navegar con algo de escora a babor, que



Bajo el asiento se oculta un inodoro eléctrico, integrado discretamente en el espacio interior.





El espacio interior bajo cubierta cuenta con tapicería en tonos neutros y acabados decorativos en madera, además de un portillo circular que aporta luz natural y ventilación.

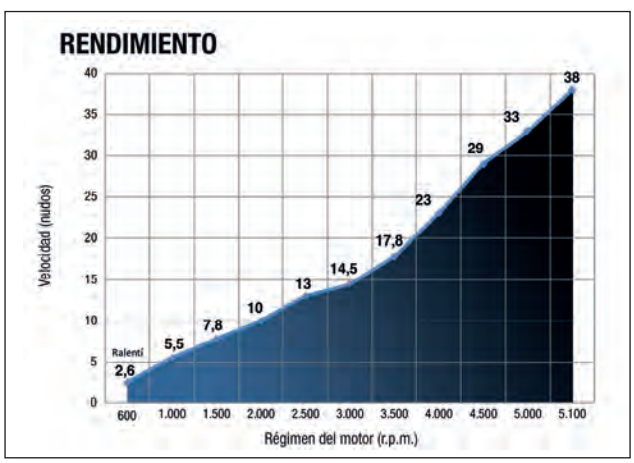
La embarcación ofrece un espacio habitable de dimensiones considerables.

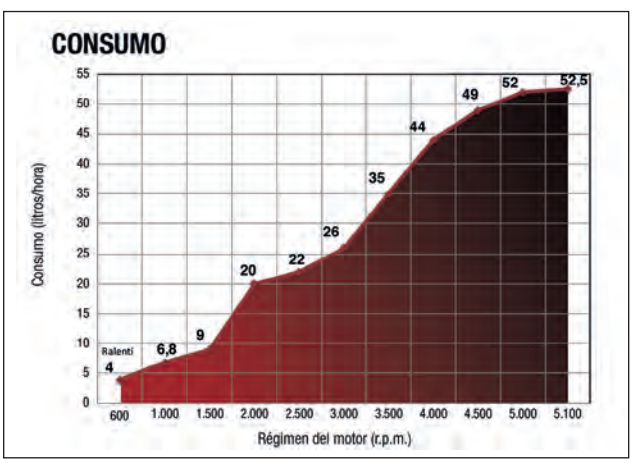
no conseguía corregirse de forma estable mediante los flaps automáticos. Una vez sacada del agua, se confirmó que se trataba simplemente de una avería del sistema.

A partir de ahí, alcanzar los 38 nudos de velocidad máxima no resultó difícil. No obstante, estamos ante un modelo más orientado a mantener un ritmo de crucero confortable, entre 18 y 30 nudos, con una conducción suave y reactiva, muy satisfactoria tanto en condiciones de calma como con mar de fondo. Todo ello acompañado por su sorprendente volante Hand Made.❋ *R. Masabeu*

Elyd9

Constructor: Elyd Yachts (España)
https://elyd-yachts.com/
Precio básico: Desde 139.000 € + impuestos







ELYD

Future icons, today.



@elydyachts

elyd-yachts.com

YOT 53

El catamarán a motor que redefine el confort



El nacimiento de la gama YOT, desarrollada por Catana Group, tuvo desde sus inicios una buena respuesta por parte del sector de los catamaranes a motor, permitiendo una rápida evolución con propuestas como el nuevo YOT 53, que incorpora por primera vez una motorización intraborda que diversifica las posibilidades en el segmento de cruceros.

La novedad de la gama YOT, diseñada por JNJ Design y el estudio de diseño por Catana Group, el YOT 53, fue concebida ante todo, para satisfacer las necesidades y requisitos de clientes que disfrutan especialmente de la navegación a motor más confortable en mar abierto.
Una de las ventajas básicas del YOT 53 respecto a otras propuestas de yates enfocados al crucero, se debe a que, al ser un catamarán y, por tanto, construido sobre dos cascos, ofrece un 40% más de superficie que un monocasco del mismo tamaño. Esta característica de la carena multicasco, proporciona estabilidad, tanto fondeado como en navegación, una marcha más suave y menos brusca entre



El diseño de las proas y los volúmenes de los cascos responde a las exigencias de una carena concebida específicamente para la navegación a motor.

El perfil lateral evidencia el diseño del hardtop y el amplio flybridge, concebido como una auténtica terraza superior.

el oleaje. El consumo de combustible también es un factor clave en la comparación, ya que en un YOT 53 es significativamente menor que el de una embarcación monocasco.
Para optimizar y acelerar el desarrollo del proyecto se estudiaron las expectativas de los propietarios de yates a motor, con el fin de proporcionar los elementos que satisfagan sus diversos programas de navegación.

En cubierta

Un detalle distintivo que muestra este YOT 53 ante otras marcas es la adopción del gran portón basculante central en popa que hizo triunfar a la gama Bali de catamaranes, también integrada en el Grupo Catana, y que le permite convertir la cabina central en un espacio unificado con el exterior, desde la bañera hasta el mar, o aislado para navegar en cualquier época del año.
Las líneas de cubierta son muy actuales y juegan con unos cascos acristalados por las bandas que aseguran una buena luminosidad en los camarotes y unas líneas en los perfiles de la cabina ciertamente llamativas.
Destaca la estructura de un sólido hardtop sobre el gran flybridge, que acoge antenas y placas solares, que se reparten masivamente en distintas zonas de la cubierta del catamarán, proporcionando a bordo una autonomía eléctrica muy elevada para abastecer a las necesidades de la vida a bordo.
El espacioso sobrepuente dispone de un puesto de mando con dos grandes pantallas de electrónica, acompañadas por dos asientos,



CONDICIONES PRUEBA
Lugar: Frejus (Francia)
Mar: Fondo
Viento: 2 nudos
Personas: 12
Combustible: 1/2
Agua: 1/2

CARACTERÍSTICAS

Eslora total	16,20 m
Eslora casco	11,38 m
Manga	7,25 m
Calado	1,46 m
Capacidad de combustible	1950 l
Capacidad de agua	750 l
Tanque séptico	Si

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	12
Asientos en bañera	10
Camarotes	3-4
Personas en litera	6 - 8
Molinete	Si
Plataforma baño	Si

MOTORIZACION

Modelo	Yanmar 6LF550
Ciclo	4t
Potencia al cigüeñal	550 CV
Régimen máx. recomendado	3.000 r.p.m.
Nº de cilindros	6
Cilindrada	6,728 l
Peso	721 kg
Nº de motores	2
Tipo de combustible	Gasoil
Tipo de transmisión	V-Drive

VELOCIDAD A MOTOR

Crucero	7,5 nudos
Máxima	8 nudos

El YOT 53 muestra sus proporciones en navegación, con una superestructura de líneas actuales y amplias zonas de cubierta.

para patrón y acompañante, protegidos por un envolvente parabrisas que podría ser más alto. Por su parte, en el perfil posterior del flybridge oculta disimuladamente el largo brazo de una grúa destinada a izar una embarcación auxiliar y posarla sobre la plataforma de popa.
El resto del espacio superior puede equiparse al gusto, aunque de modo básico se ofrece con un puesto de gobierno, un largo mueble-cocina fácilmente equipable, frente al comedor exterior y una zona posterior acolchada como solárium y distintas posibilidades en cuanto a mobiliario y posición de los asientos.
En la cubierta principal, los pasillos laterales facilitan el paso para rodear la cabina con seguridad y entrar a una bañera que puede aumentar su tamaño, a la hora de fondear, gracias a las dos generosas plataformas laterales abatibles, tan de moda actualmente, para intensificar la unión entre el YOT 53 y el mar que nos rodea.
La zona de bañera cubierta del sol, en popa, tiene buena capacidad con diversas mesas y asientos fijos y mó-

El gran portón basculante de popa permite abrir completamente el salón hacia la bañera, creando una continuidad entre ambos ambientes.





La vista cenital muestra la disposición de las cubiertas y el aprovechamiento de la superficie entre ambos cascos.

viles, que permiten diversos usos. Destaca, lógicamente, el espacio destinado a estibar un tender sobre una plataforma hidráulica, además de las dos plataformas de baño laterales pero, sobre todo, debemos prestar atención a dos originales tumbonas de respaldo abatible que se integran en cubierta y quedan totalmente ocultas.

Los diseñadores han reservado otra gran sorpresa al aprovechar toda la cubierta de proa para crear una gran bañera como una acogedora terraza de gran privacidad, reservada exclusivamente para el original camarote del propietario, conectado directamente por una escotilla especial que da acceso de la cabina al exterior. La intención es ofrecer una zona de relajación; para tomar el sol, despertarse, practicar yoga o disfrutar de cócteles al atardecer, etc., pero siempre a para el armador.

La ergonomía de esta zona exclusiva (aunque puede ser compartida) ha sido diseñada para todas las horas



El puesto de gobierno del flybridge ofrece una posición elevada y una visión panorámica del entorno de navegación.

DESTACABLE

- Diseño actual
- Plataforma hidráulica
- Cristaleras cascos
- Luminosidad en cabina
- Suite Armador
- Chaise Lounge

MEJORABLE

- Pasamanos planos
- Visibilidad puesto gobierno interior
- Aristas de algunos perfiles

CUBIERTA

Forro teca	Opcional
Amplitud Bañera	Buena
Asientos	10
Mesa	Si
Cofres	Si
Ducha	Si
Confort patrón	Bueno
Visibilidad patrón	Buena
Protección	Normal
Paso a proa	Bueno
Capacidad cofre fondeo	Buena

BAJO CUBIERTA

Luminosidad	Buena
Aseos	3-4
Asientos comedor	8-10
Neveras	Si
Horno	Si
Camarotes	3-4



La configuración de doble casco permite disponer de una gran superficie habitable, con espacios abiertos y una notable estabilidad.

del día, con respaldos reclinables y asientos cómodos, manteniendo al mismo tiempo una privacidad legítima.
Esta auténtica terraza con vistas al mar, conectada directamente con el camarote del armador que ocupa toda la manga, aporta luz y maravillosas vistas, pero sobre todo ventilación, a este entorno privilegiado diseñado para el propietario. Solo echamos a faltar un acceso directo al agua, con una escalera extensible por la proa, para disfrutar de la máxima privacidad.

Interiores

En el salón principal, de volumen variable gracias al portón elevable que se abre totalmente hacia la bañera y acoge un comedor grande y zona de estar, completando la zona delantera con una cocina en forma de U, integrada en la sección delantera bajo el parabrisas de la cabina y un puesto de gobierno elevado para poder mejorar la visibilidad durante la navegación.

Por una puerta central se accede a una enorme cabina destinada al propietario, con gran visibilidad y una original distribución que aprovecha los dos cascos para ofrecer un baño completo y un pasillo abierto que actúa de vestidor.
El YOT 53 se ofrece en distintas configuraciones, adaptables a variados programas de navegación, que incluye 3 o 4 camarotes dobles. La versión del Armador, que estuvimos probando, cuenta con la gran suite que ocupa la proa acompañada de otros dos de categoría VIP y se puede personalizar para cada necesidad de los clientes.
En cuanto a la versión de 4 camarotes, se consigue dividiendo la lujosa cabina del propietario en dos magníficas suites del máximo confort.
Cabe tener en cuenta que en las dos versiones es posible añadir un camarote individual más, destinado a un tripulante en la proa del casco de babor.



La conexión entre el salón y la bañera permite ampliar el espacio común y disfrutar de una mayor integración con el exterior.

SKIPPER OPINA

La introducción de una nueva línea de catamaranes YOT, ahora con motores interiores, parece una buena oportunidad para atraer a los clientes más clásicos o a los que ya han tenido antes catamaranes de vela y que buscan una navegación fiable y constante con dos potentes motores. También para compradores ansiosos de disfrutar tanto de un crucero muy habitable y con mucha capacidad, como del entorno que le rodea, con una bañera en popa que amplía la superficie en el fondeo al abatir las plataformas laterales, pero también con una bañera ocupando toda la cubierta de proa exclusivamente para la enorme suite del armador.



La zona de estar de popa disfruta de una amplia apertura hacia el mar, reforzando la continuidad entre interior y exterior.

Navegando

Un aspecto muy positivo a la hora de navegar en los diversos modelos de la gama YOT es que toda ella se desarrolla sobre embarcaciones totalmente nuevas y dotadas de cascos específicos para la navegación a motor en multicasco. Además, la importancia crucial en este caso recae en que el YOT 53 es el primer modelo propulsado por motorización intraborda, con las ventajas que supone en aspectos como la estética y el aprovechamiento de toda la popa.

El astillero propone dos motores interiores de 440 a 550 CV y transmisión de V-Drive para optimizar el ángulo de ataque de las hélices incorporando en la popa unos efectivos túneles evolutivos.

Para las pruebas contamos con la primera unidad fabricada y, como es normal, el equipo de YOT nos indicó diversos detalles que se podían modificar para la producción posterior, incluso en ajustes de los cascos.

Navegando en condiciones de mar de fondo y sin viento, el YOT 53 afronta el mar con unas proas ligeramente invertidas de las que parten unos marcados pantoques por encima de la línea de flotación hacia la popa y que abren bien el agua. El espacio libre entre cascos es importante y cuenta con una potente aleta central que corta las olas para minimizar el posible "chapoting", en una popa en la que disminuye significativamente la altura de la salida de aguas.

Aunque el puesto de gobierno cuenta con el mismo equipamiento en la cabina que en el fly, seguramente la posición más cómoda será la exterior, pues proporciona una visión 360º mucho más práctica que la interior, algo más limitada visualmente, aunque agradable por su máxima protección



La suite del armador ofrece una distribución diáfana, con zona de comedor y grandes superficies acristaladas que favorecen la luminosidad.



La configuración de los espacios de alojamiento permite adaptar el YOT 53 a diferentes necesidades, con versiones de tres o cuatro camarotes.

La navegación discurrió disfrutando de la relajación máxima sin esfuerzo en cualquier punto de la embarcación, con un mar en el que solo pudimos jugar con algunas olas y estelas, eso sí, acompañados por un grupo de delfines que parecían apreciar nuestro suave navegar y una sonoridad bastante contenida.
El manejo a la rueda es suave y, se supone, lo suficientemente precisa para afrontar una navegación con olas formadas, por su rápida respuesta, permitiendo mantener un ritmo de crucero bajo entre 13 y 17 nudos, con el que mantendría una máxima autonomía sobre las 200 millas marinas. Suficiente para un programa de navegación media para el verano.

La aceleración y la eficiencia de su carena, cumplen acertadamente con lo esperado de un modelo creado como una marca independiente, aunque integrada en Catana y aprovechando las sinergias del grupo, para ser aplicadas como prácticas soluciones planteadas por los mismos usuarios. ✺ *R.Masabeu*



En navegación, el YOT 53 muestra una buena capacidad para afrontar el oleaje, con una marcha suave y una sonoridad contenida.

YOT 53

Constructor: YOT Yachts (Francia)
www.catanagroup.com
Importador: **www.motyvel.com**

Precio básico aproximado:
Desde 1.450.000 € + impuestos:
www.yot-power-catamarans.com



MC² Quick Gyro reduce el balanceo de la embarcación hasta un 95%, garantizando la comodidad a bordo, tanto fondeados como en navegación.
La gama ha sido diseñada para satisfacer cualquier necesidad, sin límites de instalación, tanto en barcos de nueva construcción como en refit, desde pequeños cruceros de día hasta superyates. Fáciles de instalar, sin bombas de agua ni tomas de agua de mar adicionales, los estabilizadores Quick Gyro son absolutamente silenciosos y compactos.

PRONAUTIC MARINE EQUIPMENT

Miquel Servet 19 - 08850 GAVA
T. 936 333 680 / 696 161 831
joan@pronautic.net - www.pronautic.net

brands of QuickGroup
quickgroup.com





Quick Nautical Equipment

Quick Nautical Equipment es una marca histórica que sentó las bases para algunos de los productos marinos más esenciales del mercado actual, incluidos anclas, molinetes, hélices de maniobra, cargadores de batería, calentadores de agua y controles electrónicos.

mc²

En el corazón de la marca **MC²**, dedicada a la estabilización, se encuentra la visión de transformar su viaje en el agua en una experiencia sin igual. El objetivo es crear productos que no solo mejoren la comodidad, sino que también redefinan lo que significa navegar en el mar.

Quick Marine Lighting

Quick Marine Lighting , marca premium dedicada a luces de alta calidad, ofrece una amplia gama de soluciones de iluminación de vanguardia que resaltan la reconocida artesanía Made in Italy, desde un diseño meticuloso hasta una ejecución impecable.

PRONAUTIC MARINE EQUIPMENT

joan@pronautic.net
www.pronautic.net

brands of QuickGroup
quickgroup.com

VALENCIA BOAT SHOW

Mirando al futuro desde el mar



La 17.ª edición del salón reunió 160 embarcaciones y 140 marcas en Marina Port Valencia. Según los datos facilitados por la organización, el certamen registró una buena respuesta comercial y consolidó su posición como una de las últimas citas náuticas del calendario mediterráneo.

El Valencia Boat Show clausuró el pasado 1 de noviembre su 17.ª edición tras cinco jornadas de actividad en Marina Port Valencia. El encuentro, que este año alcanzó su mayor dimensión hasta la fecha, reunió, según las cifras de la organización, 160 embarcaciones y 140 marcas náuticas, con una oferta que abarcó desde las últimas novedades de astilleros nacionales e internacionales hasta equipamiento, tecnología y servicios para la navegación.

Más allá de las dimensiones de la exposición, uno de los aspectos que volvió a marcar el desarrollo del salón fue su orientación comercial. La posibilidad de contemplar las embarcaciones tanto en seco como a flote y, especialmente, de realizar pruebas de mar, constituye uno




skippermar_
FOLLOW
VALENCIA BOAT SHOW
2.195 likes
Revista skipper #Náutica #Navegación #VidaEnElMar
#PasiónPorElMar #Barcos #Veleros #Superyates
#IngenieríaNaval


MARINA PORT VALENCIA
MARINA PORT VALENCIA


PROBRAVA




VARADERO VALENCIA SHIPYARD
VARADERO VALENCIA SHIPYARD




PANTIERA YACHTS
PANTIERA
PANTIERA


MERCURY


RANIERI

de los argumentos que explican su interés para distribuidores y compradores en un momento del año en el que muchos aficionados toman decisiones de cara a la siguiente temporada.

La organización valoró positivamente el desarrollo de esta edición. Su directora, Isabel Gil Forteza, destacó la respuesta de las empresas participantes y señaló que, pese a las dificultades logísticas derivadas del crecimiento del certamen y otras circunstancias coyunturales, el balance general había sido satisfactorio.



Operaciones y contactos comerciales

Las impresiones recogidas entre algunos de los expositores apuntan a una actividad comercial que no se limitó a la exposición de producto. Varias empresas confirmaron operaciones durante el salón, mientras que otras iniciaron negociaciones y establecieron contactos que previsiblemente tendrán continuidad en las próximas semanas.

Antonio Gadea, director de **Sport Nautic**, distribuidora de Beneteau, Excess y Wellcraft, participó con nueve embarcaciones y confirmó el cierre de operaciones, además de destacar la presencia de compradores de la Comunitat Valenciana y Madrid. En la misma línea, José Luis Naturil, CEO del grupo **Pleamar**, que presentó cinco unidades de De Antonio Yachts, considera que el certamen sigue siendo una cita rentable para su empresa.

La posibilidad de realizar pruebas de navegación también fue uno de los factores valorados por Juan Manuel Endrino, director de **Náutica Aza**. La compañía acudió con sus marcas habituales —Jeanneau, Zodiac, Yamaha y Zephyr— y presentó el nuevo velero LYRA 35. Para Endrino, celebrar el salón al final de la temporada permite ofrecer a los compradores una última oportunidad para conocer y probar las embarcaciones antes de decidir su adquisición.

Próxima edición en otoño de 2027

Organizado por la Unión de Empresas Náuticas (UEN), con Marina Port Valencia como Premium Partner, el Valencia Boat Show celebrará su 18ª edición del 28 de octubre al 1 de noviembre de 2027. La cita mantendrá así su ubicación en el tramo final de la temporada náutica, con cinco jornadas de jueves a lunes y el festivo del 1 de noviembre como oportunidad para atraer visitantes de otros puntos de España.

Con esta nueva convocatoria, el salón buscará dar continuidad a un modelo que combina exposición de embarcaciones, pruebas de mar, actividad comercial y propuestas abiertas a la ciudadanía, en un calendario que reserva a Valencia un espacio propio dentro de las citas náuticas del Mediterráneo.

www.valenciaboat.com












VALENCIA BOAT SHOW
MARINA PORT VALENCIA
17
VALENCIA BOAT SHOW


skippermar_
FOLLOW
2.195 likes
Revista skipper #Náutica #Navegación #VidaEnElMar
#PasiónPorElMar #Barcos #Veleros #Superyates
#IngenieríaNaval




17 VALENCIA BOAT SHOW
LOWFRANCE



160 embarcaciones y **140 marcas** reunidas en la **edición** de **mayor dimensión** del **salón**.





Junto a las ventas, la calidad de los contactos y la captación de nuevos clientes fueron otros de los aspectos destacados. **Marina Estrella Valencia**, que expuso siete embarcaciones de Azimut, Hanse y Ryck, detectó interés tanto entre clientes habituales como entre nuevos compradores, algunos de ellos interesados en cambiar de barco.

También **Valmar Yachts** valoró positivamente su participación, especialmente por la presentación del OKEAN 57, que se mostró por primera vez en Europa. Su consejero delegado, Rubén Herráiz, confirmó la intención de regresar en la próxima edición, después de varios años de presencia en el salón.

Para **AP Marine**, distribuidora de Williams Jet Tenders en la Costa Blanca, esta primera participación permitió establecer contactos con particulares y profesionales del sector. Por su parte, **Costa Blanca Boats** y **Helimotor**, presentes con embarcaciones de Crownline, Maxim Yachts y Sacs, destacaron la procedencia geográfica de algunos visitantes, con presencia de compradores llegados desde puntos como Huelva y Almería.

El salón también sirvió para ampliar la visibilidad de marcas con un público más especializado. Rodrigo Sanz, CEO de **X-Yachts España**, presentó los modelos X4.0 y X4.3 y puso el acento en la oportunidad de acercar sus veleros a aficionados que todavía no conocían la marca. Asimismo, **Set Sail**, importadora de Maxus y Northman para España y Portugal, registró operaciones relacionadas tanto con la adquisición de embarcaciones como con las membresías de su club de vela Maxus.



Una propuesta abierta a la ciudad

La actividad profesional compartió protagonismo con la Zona Expo, un espacio de acceso gratuito concebido para acercar el mundo de la náutica a un público más amplio. Las actividades para familias y niños, junto con Dock & Roll, que incorporó música en directo y propuestas gastronómicas, contribuyeron a ampliar el perfil de visitantes y a reforzar la conexión del evento con la ciudad.

Esta vertiente divulgativa forma parte de la evolución que la organización quiere imprimir al certamen, combinando su función como plataforma comercial del sector con una dimensión más abierta al público general. Según Isabel Gil, el objetivo es seguir desarrollando este formato, aunque reconoce que algunos aspectos de la programación todavía tienen margen de mejora.

Fotos: Pedro Jiménez

CASTRO, *más de 40 años como fabricante de defensas referente en el sector náutico*



F SERIES



HAG SERIES



JP SERIES



NDE SERIES



NDP-1



NFD WHITE



PAD SERIES



PANTALAN_1L_02



SERIE F-STD



SERIE G

CASTRO

www.castronautica.es

EL DESPACHO DE BUQUES Y EMBARCACIONES EN LA ACTUALIDAD

El despacho de buques garantiza el cumplimiento de los requisitos para navegar.
El Real Decreto 186/2023 moderniza el procedimiento mediante la tramitación electrónica y establece distintas modalidades según el tipo de embarcación y actividad.
Analizamos sus principales novedades, los procedimientos aplicables y las obligaciones que deben tener en cuenta armadores y patrones.



El despacho de los buques es una figura íntimamente ligada a la actividad y al derecho marítimo; era, y sigue siendo, el modo que tiene la Autoridad marítima de controlar la flota y la navegación, es decir, de comprobar que concurren las condiciones jurídicas y técnicas necesarias para que un buque pueda navegar. Y, como tantas otras, ha ido evolucionando hasta llegar a la actualidad adaptándose a los nuevos tiempos, siendo esta adaptación la de abandonar el trámite de papel y presencial por el trámite digital y a través de la sede electrónica de la Dirección General de la Marina Mercante.

De las Ordenanzas de 1793 al formato digital

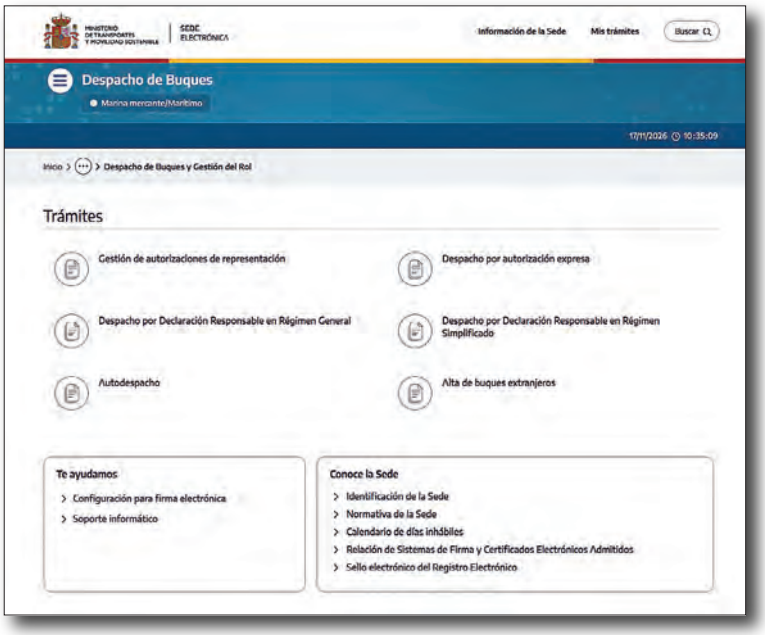
El despacho de buques está estrechamente ligado a la actividad y al derecho marítimo. Su finalidad es permitir a la Autoridad marítima comprobar que concurren las condiciones jurídicas y técnicas necesarias para que una embarcación pueda navegar. Sus antecedentes históricos se encuentran en las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793 y en el Código de Comercio de 1885. Posteriormente, la Orden de 7 de octubre de 1958 institucionalizó el Rol de Despacho y Dotación, documento que ha acompañado a la navegación durante más de seis décadas.
En 2000, el Reglamento de Despacho de Buques, aprobado por Orden Ministerial de 18 de enero, configuró el despacho como un procedimiento administrativo de comprobación y autorización, destinado a verificar el cumplimiento de los requisitos legales para emprender la navegación.
La Ley 14/2014 de Navegación Marítima anticipó el cambio que llegaría años después. Su artículo 18 establece que todo buque necesita una autorización de salida, denominada despacho, concedida por la Administración Marítima a petición del armador, capitán o consignatario, sin perjuicio de otras autorizaciones y de los supuestos de autodespacho.

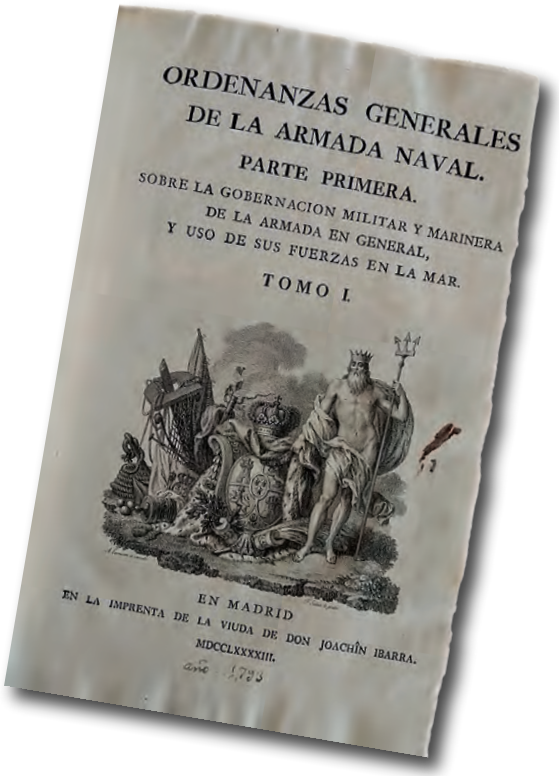
El Reglamento de 2023: un nuevo marco normativo

La regulación actual se encuentra en el Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, que aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima y deroga la normativa de 2000.
El reglamento define el despacho como la autorización o habilitación de la Administración marítima para que un buque emprenda la navegación correspondiente a la actividad a la que se dedicará,



León von Ondarza Fuster
Abogado
C/ Cataluña, 5 - A, 3º
07011 Palma, I. Baleares
Tel. 971 228 775
leon@ondarza-abogados.com





una vez cumplidas las formalidades exigidas. Por tanto, no se trata únicamente de autorizar la salida de puerto, sino de comprobar previamente que se reúnen las condiciones legales y de seguridad necesarias.

La norma establece cuatro modalidades: despacho en régimen general mediante declaración responsable, despacho por **autorización expresa**, despacho **simplificado y autodespacho**.

Con carácter general, las distintas modalidades tienen una validez de un año, siempre que los certificados del buque y de la tripulación se mantengan en vigor. La excepción es el despacho por autorización expresa, cuya validez es de tres meses.

Régimen general: declaración responsable

El despacho en régimen general está destinado a los buques y embarcaciones que no deban acogerse a otra modalidad específica.

Para obtenerlo, el interesado debe presentar una declaración responsable a través de la sede electrónica de la Dirección General de la Marina Mercante, acompañada de la declaración general del capitán. Esta última debe recoger los datos del buque, su carga y la actividad que desarrolla, además de la lista de tripulantes, con su identidad y cargo a bordo, y la relación de pasajeros.

También deberá aportarse cualquier otra documentación o información exigible en materia de seguridad marítima.

El despacho se considera concedido desde el momento en que se presenta la declaración y queda registrada electrónicamente. Este sistema sustituye buena parte de los trámites presenciales y documentales del procedimiento tradicional.

Autorización Expresa: Requisitos

El despacho por autorización expresa se exige en tres situaciones concretas:

- Cuando los buques o embarcaciones de lista 7.ª quieran desarrollar una actividad comercial durante un máximo de tres meses, supuesto conocido como «CT».
- Cuando se solicite una autorización puntual para realizar un viaje o una actividad diferente de aquella para la que el buque o embarcación de recreo está autorizado.
- Cuando se tramite el primer despacho de un buque o embarcación de recreo de pabellón comunitario o de un tercer país destinado al arrendamiento náutico o chárter en aguas españolas.

La solicitud debe presentarse con una antelación mínima de 48 horas respecto a la salida y acompañarse de la declaración responsable y la lista de tripulantes.

En el caso del primer despacho de embarcaciones extranjeras destinadas al alquiler, también será necesario acreditar que pueden desarrollar



Plazos que conviene conocer

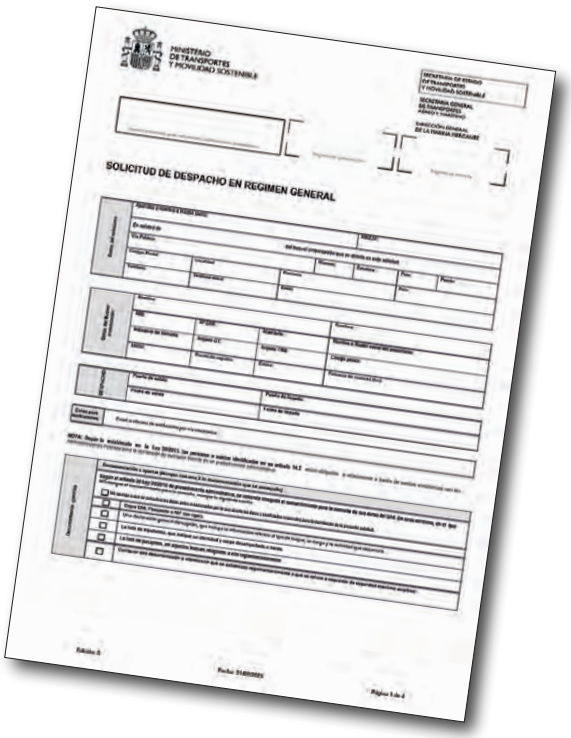
48 h: Antelación
Para solicitar el despacho por autorización expresa.

48 h: Resolución
Plazo de respuesta de la Administración a la solicitud.

3 meses: Validez
Duración de la autorización expresa.

1 año: Validez
Duración del resto de modalidades.

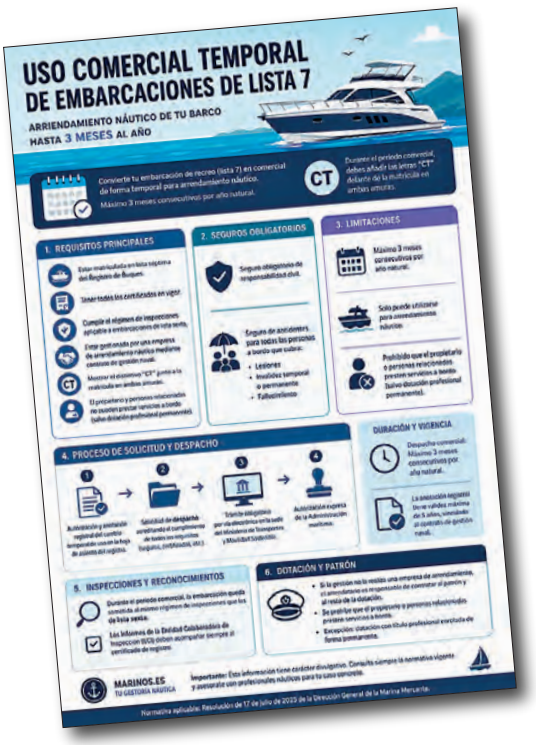
72 h: Documentación del autodespacho
Plazo del capitán para aportar la documentación y justificar por qué no pudo presentarla antes de zarpar.



legalmente esta actividad. Para ello se exige, entre otros documentos, el registro de la embarcación, el certificado de navegabilidad expedido por la autoridad del Estado de bandera y, cuando corresponda, el informe de la entidad colaboradora de inspección.

Asimismo, deberán aportarse la declaración responsable de alquiler de la comunidad autónoma cuando sea competente, los seguros de responsabilidad civil y accidentes de los ocupantes y la documentación relativa al pago o exención del impuesto especial sobre determinados medios de transporte.

La Administración debe emitir una respuesta expresa en un plazo de 48 horas desde la presentación de la solicitud.



El despacho concedido tendrá una validez de tres meses. Una vez finalizado ese periodo, o si no se obtiene respuesta expresa dentro de las 48 horas hábiles, podrá solicitarse el despacho simplificado.

Despacho simplificado: menos documentación

El despacho simplificado permite obtener la autorización mediante la presentación de una declaración responsable, sin necesidad de aportar toda la documentación exigida en el régimen general o en el despacho por autorización expresa. Esta modalidad está disponible para diferentes tipos de embarcaciones y actividades. Entre ellas se encuentran los buques de recreo de pabellón español; las embarcaciones de recreo, nacionales o extranjeras, que naveguen con tripulación profesional; y las destinadas al arrendamiento náutico, tanto españolas como extranjeras que cumplan las condiciones previstas en el reglamento.



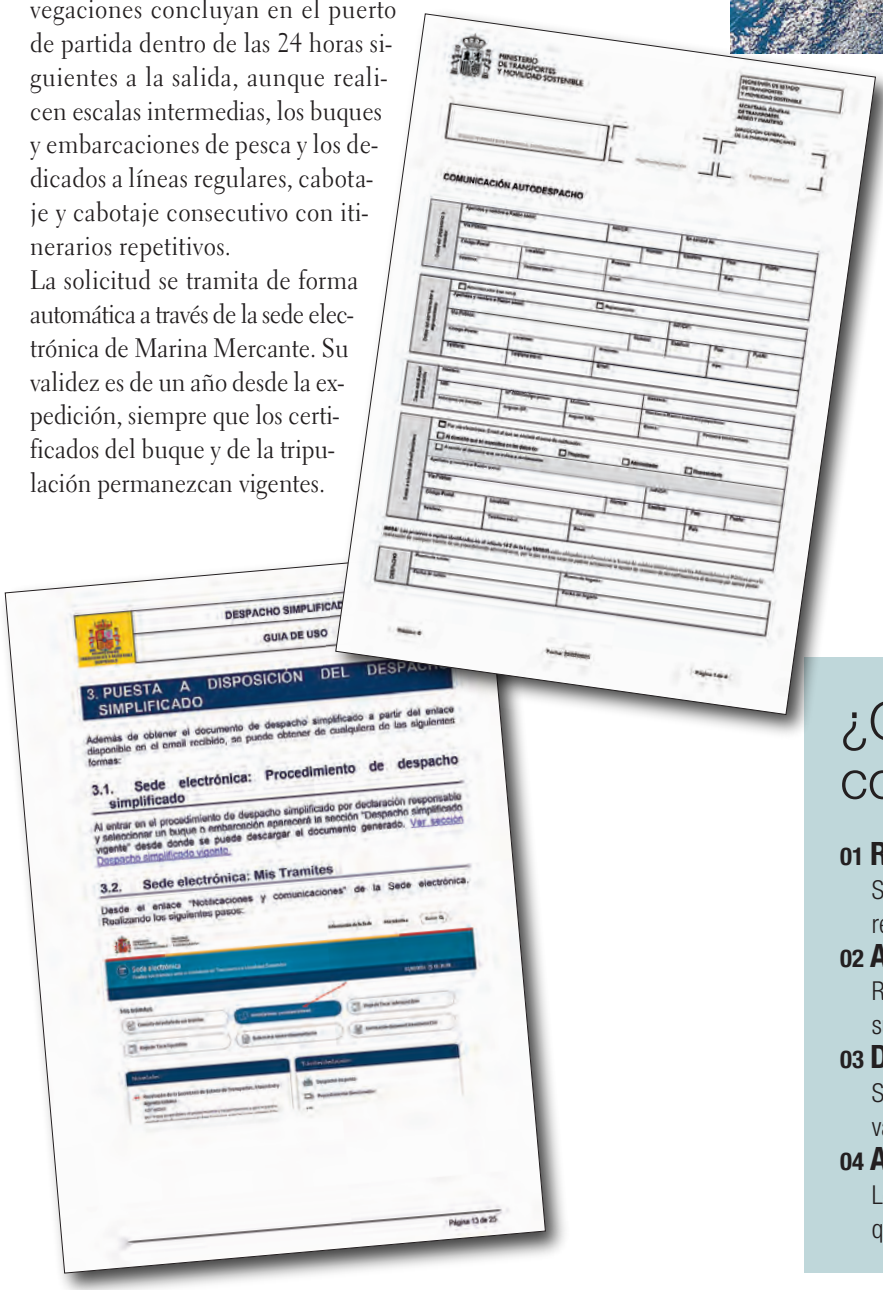
Como se desprende de lo expuesto, el control de la Administración marítima se mantiene con el nuevo régimen de despacho, con la particularidad de la introducción de la declaración responsable prevista en el derecho administrativo en general.



«El despacho no es simplemente la salida del puerto, sino una autorización administrativa previa para emprender la navegación».



También pueden acogerse los buques y embarcaciones históricos españoles con tripulación profesional, así como aquellos dedicados exclusivamente a la navegación por aguas interiores marítimas, como remolcadores y embarcaciones destinadas a servicios portuarios, radas y bahías.
La norma incluye igualmente las embarcaciones cuyas navegaciones concluyan en el puerto de partida dentro de las 24 horas siguientes a la salida, aunque realicen escalas intermedias, los buques y embarcaciones de pesca y los dedicados a líneas regulares, cabotaje y cabotaje consecutivo con itinerarios repetitivos.
La solicitud se tramita de forma automática a través de la sede electrónica de Marina Mercante. Su validez es de un año desde la expedición, siempre que los certificados del buque y de la tripulación permanezcan vigentes.



Autodespacho: responsabilidad del capitán

La cuarta modalidad es el autodespacho, que permite al capitán del buque o embarcación realizar el despacho cuando no haya podido presentar previamente la documentación requerida para el régimen general.
Esta posibilidad no resulta aplicable a los casos en los que se exige autorización expresa.
En estas circunstancias, el capitán deberá presentar la documentación correspondiente en un plazo máximo de 72 horas desde la salida y justificar los motivos por los que no pudo aportarla antes de zarpar.
El autodespacho constituye así una alternativa excepcional que permite atender determinadas circunstancias operativas, sin eliminar la obligación de cumplir posteriormente con los requisitos documentales establecidos.

¿Qué modalidades contempla la normativa?

01 Régimen general
Se obtiene mediante la presentación de una declaración responsable y la documentación exigible.

02 Autorización expresa
Requiere la aprobación de la Administración marítima en los supuestos previstos reglamentariamente.

03 Despacho simplificado
Se tramita mediante declaración responsable y está reservado a determinados tipos de buques y actividades.

04 Autodespacho
Lo realiza el capitán cuando concurren las circunstancias que permiten acogerse a esta modalidad.

TRIMADO CON VIENTO FUERTE

Dominando el twist

El dominio del trimado es clave para navegar con seguridad, eficiencia y velocidad, especialmente cuando el viento arrecia. Comprender el twist o torsión de las velas permite regular su potencia, controlar la escora y mantener el barco equilibrado. Conocer sus ajustes es fundamental para sacar el máximo partido a cada navegación.



El trimado de las velas es un arte que combina sensibilidad, observación y física. Para muchos navegantes, los primeros días a bordo consisten simplemente en tirar de cabos hasta que la vela deja de flamear. Sin embargo, hay un momento de revelación, un punto de inflexión que separa a los principiantes de los navegantes avanzados: el instante en el que dejas de ver las velas como sábanas planas de dos dimensiones y empiezas a entenderlas como estructuras aerodinámicas tridimensionales y vivas. Es aquí donde entra en juego la comprensión y el control del twist (también conocido como torsión o alabeo). A menudo es uno de los conceptos más incomprendidos en la náutica, pero dominarlo te otorgará el control absoluto sobre tu velero. Ya sea que estés compitiendo en una regata exigente y necesites arañar unas décimas de nudo extra, o estés disfrutando de una travesía tranquila en familia donde la prioridad es que el barco navegue sin escora excesiva y con el timón suave, el twist es tu mejor aliado. No es magia, es aerodinámica aplicada. Aprende a navegar mientras vives el mar descubriendo cómo tu barco respira a través de sus velas.



¿Qué es el twist y por qué se produce?

El twist es la diferencia progresiva en el ángulo de ataque que existe entre la parte inferior de la vela y la parte superior. Si te sientas en la bañera del velero y miras hacia arriba siguiendo la línea de la vela mayor desde la botavara hasta la perilla del mástil, notarás que la tela no sube recta como una pared. Por el contrario, la vela se va retorciendo gradualmente sobre su propio eje. La base (el pujamen) está más cazada y paralela a la línea central del barco (crujía), mientras que a medida que subimos, el borde trasero (la baluma) va cayendo, abriéndose y alejándose hacia sotavento. La parte superior de la vela presenta un ángulo mucho más abierto que la parte inferior. Para entender por qué no podemos llevar la vela plana como una tabla de madera, debemos analizar el comportamiento de nuestro motor. el viento. El viento no sopla con la misma intensidad ni desde la misma dirección aparente a nivel del mar que a quince metros de altura. Esto se debe a dos grandes factores:

– El gradiente de viento (la fricción). El viento, al desplazarse sobre la superficie del mar, choca contra el agua y las olas. Esta fricción hace que las capas más bajas de aire se frenen. Por lo tanto, a nivel de la cubierta, el viento real puede estar soplando a 10 nudos, pero si subimos a lo alto del mástil, libre de esa fricción, el viento real puede estar soplando a 15 nudos. El viento se acelera a medida que ganamos altura.

– El viento aparente y el cambio de ángulo. Como navegantes, sabemos que el velero no navega impulsado por el viento real, sino por el viento aparente (la suma vectorial del viento real y el viento que genera el propio avance del barco). Aquí está la clave del twist. la velocidad del casco es exactamente la misma para la base del mástil que para la perilla. Sin embargo, como hemos visto, el viento real es más fuerte arriba.

Al mezclar una misma velocidad de barco con un viento real más débil abajo y más fuerte arriba, la física dicta que la dirección del viento aparente cambia. A nivel de cubierta, el viento aparente entra más de proa (más cerrado). En lo alto del mástil, al ser el viento real más potente, empuja el viento aparente hacia atrás, haciendo que entre más desde popa (más abierto).

Si tu vela no tuviera twist, tendrías un problema irresoluble: si la cazas para que la parte baja funcione bien, la parte alta recibiría el viento desde demasiado atrás y no circularía bien. Si la sueltas para que la parte alta trabaje bien, la base entraría en pérdida y frenaría el barco.

El twist es, por tanto, la adaptación anatómica perfecta de la vela. Permite que cada franja horizontal de tela se posicione en el ángulo exacto para "leer" el viento aparente que le corresponde a esa altura específica, maximizando la propulsión y evitando turbulencias.

La herramienta maestra. Regulación y viento fuerte

Hemos visto que un nivel básico de twist es obligatorio para adaptarse al gradiente de viento y optimizar el rendimiento. Sin embargo, cuando el viento sube de intensidad y el velero empieza a pelear contra las rachas, el twist abandona su papel de "optimizador aerodinámico" para convertirse en algo mucho más importante. tu válvula de escape de presión (depower).

Cuando el viento es fuerte, el objetivo principal deja de ser buscar la máxima velocidad y pasa a ser mantener el barco adrizado (plano) y gobernable. Si un barco escora en exceso, aumenta la resistencia del casco contra el agua, se frena y, lo que es peor, el timón se endurece enormemente hasta provocar una pérdida de control (irse de orzada). Para evitar esto, en lugar de arriar las velas a la primera racha, utilizamos el trimado para aplanar los perfiles y abrir las balumas, dejando que el viento sobrante "resbale" y escape por la parte superior de las velas.

Regulación en la vela Mayor

La mayor es la gran responsable de la potencia y del equilibrio direccional del barco. Cuando sopla fuerte, es la primera que intentará tumbar el barco si no la controlas adecuadamente.

– Escota y carro de mayor (Traveler). Un trabajo en equipo. La escota es el regulador directo del twist en ceñida. Si cazas (tiras) de la escota, la botavara baja, tensando el borde trasero de la vela (la baluma) y cerrando el twist. Si la filas (sueltas), la botavara sube, la baluma se destensa y abres el twist.

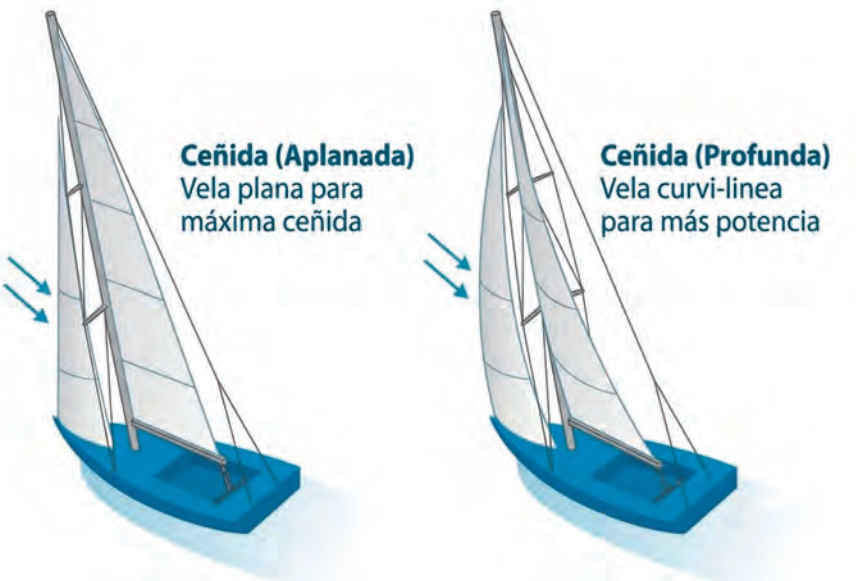


El carro mueve la botavara a barlovento o sotavento, cambiando el ángulo de toda la vela respecto al viento sin afectar la tensión de la escota hacia abajo.

En rachas fuertes, el error común es soltar la escota de golpe. Esto abre el twist, sí, pero también embolsa la base de la vela, haciéndola flamear bruscamente y dañando el material. La técnica correcta es bajar el carro a sotavento para reducir la presión general de la vela, mientras mantienes suficiente tensión en la escota para que la baluma siga firme, permitiendo que solo la parte superior (con su twist previamente ajustado) descargue el exceso de viento.

–– Backstay, el acelerador y el freno del barco.

Al cazar firmemente el backstay (el cable que va desde la perilla del mástil hasta la popa), provocas que el mástil se flexione (se curve hacia atrás como un arco). Esta flexión tiene dos efectos inmediatos y vitales para el viento fuerte:



1. Tira de la tela del centro de la mayor, aplastándola y reduciendo su profundidad (bolsa).
2. Al curvar el palo hacia atrás, la distancia entre la perilla y la botavara disminuye, lo que destensa la baluma de forma automática, aumentando drásticamente el twist en la parte alta. ¡Es la maniobra de "depower" más rápida a bordo!

– Pajarín, cunningham (o driza). Aplanando la base. Cuanto más plano sea el perfil de la vela, menos presión lateral generará.

Caza el pajarín con máxima tensión para estirar el pujamen a lo largo de la botavara. Esto elimina la bolsa en el tercio inferior de la vela.

Caza el Cunningham (o tensa mucho la driza de mayor). Esto mueve la zona de mayor profundidad de la vela (el centro vélico) hacia adelante, cerca del mástil, dejando la zona de salida del aire (la baluma) muy plana para que el viento escape sin empujar el barco de lado.

Resumen Rápido

- ✓ Poco viento. Necesitas potencia. Cuida el twist para adaptarte al gradiente de viento, pero sin abrir demasiado las balumas para no perder el empuje.
- ✓ Mucho viento. Necesitas control. Tensa backstay, pajarín, cunningham y driza para aplanar velas. Aumenta el twist (atrasando escoteros en proa y trabajando carro/escota en la mayor) para que el viento sobrante se escape por la parte superior.
- ✓ Posición del carro de la mayor en ceñida:
  - Viento muy flojo (< 5 kn): carro a barlovento.
  - Viento suave (< 10 kn): carro a barlovento.
  - Viento medio (< 15 kn): carro al medio.
  - Viento fuerte (< 20 kn): carro a sotavento.
  - Viento duro (> 20-25 kn): tomar rizos y enrollar génova.
- ✓ Catavientos. Son los jueces finales. El viento debe fluir suave y paralelo en ambos lados de la vela en todas sus alturas.



Si atrasas el carro hacia popa, el ángulo de tiro se vuelve mucho más horizontal. Esto hace que la escota tire hacia atrás, aplanando fuertemente la base de la vela (el pujamen), mientras que libera la tensión hacia abajo sobre la baluma. Como resultado, la parte superior del génova se abre hacia sotavento, aumentando el twist y permitiendo que la parte superior de la vela "respire" y deje escapar el viento fuerte de forma controlada. Dominar estas interacciones te permitirá navegar cómodo y rápido, incluso cuando el mar se pica y el viento arrecia.



Regulación en el génova o foque

La vela de proa, si está mal trimada con viento fuerte, tenderá a hundir la proa y arrastrará el barco hacia sotavento, incrementando peligrosamente la escora.

– El carro del escotero. La clave del twist en proa. A diferencia de la mayor, donde la botavara define la base, en el génova el ángulo de tiro de la escota lo define la posición del escotero en su carril. Si adelantas el carro hacia proa, la escota tira casi en vertical hacia abajo. esto tensa fuertemente la baluma del génova, cierra la salida del viento y reduce el twist. (Ideal para vientos flojos donde necesitas toda la potencia).



El lenguaje del viento. Minidiccionario práctico del trimado

Para comunicarnos eficazmente a bordo y entender cómo modificar la forma aerodinámica de nuestras velas, necesitamos hablar el mismo idioma. Las velas no son simples trozos de tela triangular; son motores con partes muy específicas que cumplen funciones diferentes. Aquí tienes los términos clave explicados desde la perspectiva del trimado y el control del barco:

– Baluma (borde de fuga o salida). Es el borde trasero de la vela, el que va desde el puño de escota (donde atamos los cabos) hasta la parte más alta (la perilla o puño de driza). En el contexto del twist, la baluma es la protagonista absoluta. Es la "puerta de salida" del viento. Cuando hablamos de abrir o cerrar el twist, de lo que realmente estamos hablando es de darle más o menos tensión a la baluma para dejar que el viento escape o para retenerlo y generar empuje.

– Grátil (borde de entrada o ataque). Es el borde delantero de la vela. En la mayor, es la parte que va embutida o sujeta al mástil; en el génova o foque, es la parte que va sujeta al estay (el cable de proa). Es por donde el viento entra en contacto con la vela. Tensa el grátil (cazando driza o cunningham) para adelantar la "bolsa" (profundidad) de la vela y aplanar la salida, algo crucial cuando el viento sube.

– Pujamen (base de la vela). Es el borde inferior, el que va casi paralelo a la cubierta o a la botavara. Su tensión define lo plana o profunda que es la parte baja de tu vela. Como vimos antes, con viento fuerte queremos cazar al máximo el pajarín que tensa el pujamen para quitarle volumen y potencia a la vela.

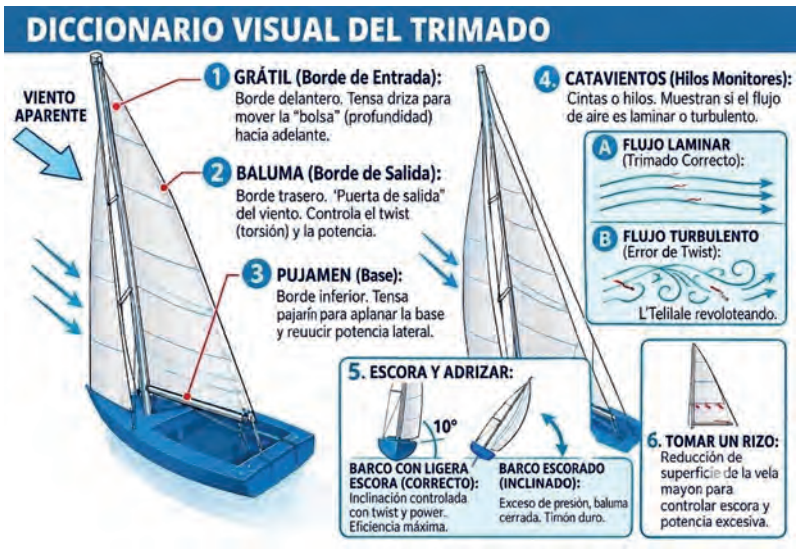
– Escorar y Adrizar (el equilibrio del barco)

ESCORAR es la inclinación del barco hacia un lado (sotavento) por la fuerza del viento sobre las velas. Un poco de escora alarga la línea de flotación y da velocidad, pero demasiada escora frena el barco y hace que pierdas el control del timón.

ADRIZAR es la acción de enderezar el barco para que vuelva a navegar plano. Abrir el twist de la mayor o el génova en una racha fuerte es tu maniobra principal para adrizar la embarcación sin tener que soltar las velas por completo.

– Catavientos (la telemetría de tu velero). Son esas pequeñas cintas, hilos de lana o nailon pegados a ambos lados de la vela. Lejos de ser un adorno, son tus monitores de rendimiento. Te muestran visualmente si el flujo de aire está circulando pegado a la tela de forma laminar (lo ideal) o si está creando turbulencias. En la mayor, los catavientos de la baluma te chivan directamente si tienes el twist correcto. En proa, los del grátil te indican si debes orzar (subir al viento) o caer (bajar).

– Tomar un rizo (el límite del trimado). Es el sistema que permite reducir la superficie de la vela mayor, bajándola y amarrando el sobrante a la botavara. Cuando ya has aplanado la vela al máximo, has abierto el twist todo lo posible, has bajado el carro a sotavento y el barco sigue escorando salvajemente y el timón va duro... se acabó el trimado fino. Es el momento innegociable de tomar un rizo o enrollar génova para devolverle la seguridad y la velocidad al barco. Dominar este vocabulario te ayudará a entender mejor las dinámicas a bordo y a reaccionar con rapidez cuando el patrón (o tú mismo) pida un ajuste crítico. ¡Aprende a navegar mientras vives el mar y descubre cómo tu velero te habla a través de sus velas!❋



10 Consejos PRO para dominar el Trimado

1. **Primero el twist, luego la bolsa.** Regula siempre la torsión de la baluma con la escota antes de preocuparte por la profundidad de la vela.
2. **Reparto de tareas.** Usa la escota para abrir o cerrar el twist, y el carro de la mayor (traveler) para apuntar la vela respecto al viento.
3. **El backstay es tu acelerador/freno.** Úsalo activamente. Ténsalo fuerte en las rachas y suéltalo en las calmas para recuperar potencia al instante.
4. **Atrasa para vaciar.** Si el barco escora demasiado por culpa del génova, mueve el carro del escotero un par de puntos hacia popa.
5. **Vigila el cataviento superior.** El cataviento más alto de la baluma de la mayor debe volar hacia atrás el 80% del tiempo y esconderse el 20%. Si siempre está escondido, la vela está asfixiada (dale twist).
6. **Usa la Contra (Vang) en popas.** Cuando abras el rumbo y sueltes escota, la contra es lo único que tira de la botavara hacia abajo para evitar que el twist se descontrole.
7. **Timón duro = Alerta.** Si el barco tiende a orzar salvajemente y te cuesta sujetar la caña o rueda, tienes demasiada presión en la baluma de la mayor. Abre el twist de inmediato.
8. **Aplanar desde la base.** Cuando el viento sube, tu primera acción debe ser cazar a tope el pajarín para aplanar el tercio inferior de la vela.
9. **Orza en la racha.** Un buen timonel "muerde" el viento (orza unos pocos grados) durante la racha para hacer flamear ligeramente el grátil del génova y aliviar presión sin tocar cabos.
10. **La regla de oro del rizo.** El mejor momento para tomar un rizo es exactamente el primer instante en el que te preguntas si deberías hacerlo.

Escuela de Navegación Santa Pola

Este artículo ha sido elaborado por **Carlos Antón Ortega**, Técnico Deportivo Superior de Vela y director de la Escuela de Navegación Santa Pola. Homologada por la Federación de Vela de la Comunidad Valenciana, la Escuela ofrece formación práctica y experiencias reales desde la Marina Miramar (Alicante). Dispone de una flota de crucero y competición como el Dehler 38 *"Tabarka"*, Oceanis 50 *"Candela"*, First 40.7 *"Eiroa"* y Oceanis 37 *"Bribón"*. Si estás dando tus primeros pasos en la vela o buscas perfeccionar tu técnica de trimado en Cursos, Regatas o Travesías, puedes subirte a bordo .

Marina Miramar. Santa Pola (Alicante) - WhatsApp: 617 375 615 – info@ensp.es



***Aproperties Blue Carbon* Ganador Absoluto y en Tiempo Real de la Golden Cup Badalona 2026.**

Aproperties-Blue Carbon conquista la VIII GOLDEN CUP BADALONA

El TP52 de Toni Guiu se adjudicó el Trofeo Golden Cup Port de Badalona tras imponerse en la clasificación absoluta, por delante del X-35 OD *Yellow Rose* de Marten Jan Ringers y el Swan 56 *Intrigue* de Joaquín Verona. *Intrigue* y *Yellow Rose* también se proclamaron vencedores del Trofeo ORC Tripulación en sus respectivos grupos.

La VIII Golden Cup Badalona concluyó el domingo 1 de noviembre después de tres jornadas de competición que reunieron a cerca de 60 embarcaciones y 260 regatistas de 11 nacionalidades. El gran protagonista fue el *Aproperties-Blue Carbon*, TP52 de Toni Guiu, del Real Club Náutico de Barcelona, que se adjudicó el Trofeo Golden Cup Port de Badalona, máximo galardón de la prueba. El *Yellow Rose*, X-35 OD de Marten Jan Ringers, terminó segundo, mientras que el *Intrigue*, Swan 56 de Joaquín Verona, completó el podio.

La competición comenzó el viernes con la regata de altura, que reunió a 35 embarcaciones en un recorrido de 55 millas náuticas entre Badalona, en la costa central de Barcelona, y el delta de la Tordera, frente a la costa de Blanes, Girona. Con un viento inicial de componente este de unos seis nudos, el *Aproperties-Blue Carbon* tomó la iniciativa desde los primeros compases y fue el primero en superar la boya de desmarque. El TP52 mantuvo su ventaja durante la navegación nocturna y cruzó la línea de llegada a las 22:48 horas, después de 8 horas, 8 minutos y 44 segundos. Con ello se adjudicó también el Trofeo COMSA-DRAGADOS al primer barco en tiempo real.

El sábado fue el turno de las pruebas barlovento-sotavento, en las que participaron 21 unidades distribuidas en los grupos ORC 0-1-2 y ORC 3-4-5. Las dos mangas se disputaron con vientos de componente este y nordeste de entre 10 y 14 nudos, aunque la intensidad fue disminuyendo durante la segunda prueba. Al término de la jornada, el *Es Tes Unno*, de Cisco Soldevila, lideraba el primer grupo, mientras que el *Saiola X*, de Wim Vandesande, y el *Yellow Rose* llegaban empatados en cabeza del segundo.



Intrigue Ganador ORC 0-1-2.



Saiola X Ganador ORC 3-4-5.


Flota VIII Golden Cup Badalona.

La jornada decisiva del domingo reunió a 50 embarcaciones en un recorrido costero de 12,45 millas náuticas. La salida se dio a las 12:00 horas, con viento de poniente de unos seis nudos. La combinación de los resultados de la regata larga y la costera confirmó el triunfo absoluto del *Aproperties-Blue Carbon*, que también venció en el Grupo 1 de Tripulación de Altura. El *Intrigue* y el *Enigma DK*, de Lluís Tort, ocuparon la segunda y tercera posición, respectivamente. En el Grupo 2, la victoria correspondió al *Yellow Rose*, seguido del *Diabolic* y el *Saiola X*.

En el **Trofeo Marina Badalona ORC Tripulación**, el *Intrigue* se impuso en el grupo ORC 0-1-2 gracias a su victoria en la última manga, que le permitió superar por desempate al *Es Tes Unno*. El *Elke*, de Frans Rodenburg, completó el podio. En ORC 3-4-5, el *Yellow Rose* se llevó el triunfo por delante del *Saiola X*, mientras que el *Tramendu*, de Jan-Pieter Botman, terminó tercero.

También destacaron las modalidades de **tripulación reducida**. En A2, el *Bonadventure*, de Lluís M. Fargas, venció en el Grupo 1, seguido del *Ribes & Casals* y el Ia *Orana*. En el Grupo 2, el triunfo fue para el *Rauxa*, de Eduard Vega, por delante del *Coketo* y el *Rateta*. Este último protagonizó una actuación especialmente meritoria, ya que Martina Bernabai afrontó en solitario la prueba costera después de haber compartido la victoria en la regata larga.

La competición también reconoció **la participación femenina y juvenil**. En la **categoría Salina de Altura**, reservada a tripulaciones con al menos un 50% de mujeres, ganó el *Kilotón*, seguido del *Rateta* y el *Rauxa*. En **Jóvenes**, el *Aproperties-Blue Carbon* se impuso en Altura, mientras que el *Es Tes Unno* venció en ORC Tripulación 0-1-2.

La entrega de trofeos, celebrada el domingo en el **Hotel Marina Badalona**, puso el punto final a una edición que volvió a combinar navegación de altura, recorridos técnicos entre boyas y competición costera, con el *Aproperties-Blue Carbon* como gran vencedor. El acto contó con la presencia de diversas autoridades y representantes de las entidades colaboradoras: Sònia Egea y Juan Portillo, miembros del Ayuntamiento de Badalona; Meritxell Cornudella, de la Federación Catalana de Vela; Ramón Badía y Elisabet Rosell, presidente y comodoro del Club de Vela Badalona; Jordi Batet, director del Hotel Marina Badalona; e Imanol Sanz Martínez, gerente de Marina Badalona, y Teresa Martín, directora de Administración y Relaciones Institucionales de Port de Badalona.❊ *Fotos: @Torveo*

www.goldencupbadalona.com

Clasificaciones



Entrega Ganador Absoluto Golden Cup Trofeo Port de Badalona.

Circuito Regatas Ausmar 2026

Tarhunz arrebata el título a *Diabolic* en el desempate

@LAURA CARRAU



El *Tarhunz*, X 41 de Diego de las Heras, se ha proclamado vencedor del Circuito Regatas Ausmar 2026 tras un emocionante desenlace en la VIII Golden Cup Badalona, última prueba puntuable de la temporada. La embarcación del Club Nàutic de Torredembarra ha conseguido superar al *Diabolic*, Sun Fast 35 de Glenn de Bouwer, después de que ambos equipos terminaran empatados a cuatro puntos. El título se decidió por el sistema de desempate, que otorga la victoria al barco mejor clasificado en la última regata.

El *Diabolic* llegaba a Badalona como favorito, después de conseguir cuatro podios consecutivos: victoria en La Ruta de la Sal, segundo puesto en la Ruta de la Tramuntana y terceros en la Bahía de Pollença y la Rei en Jaume. El *Tarhunz*, por su parte, había ganado estas dos últimas pruebas, manteniendo abierta la lucha por el circuito.

La Golden Cup Badalona resultó decisiva. En la regata larga, el *Tarhunz* terminó cuarto y el *Diabolic* séptimo, mientras que en la costera el orden se invirtió. Finalmente, el X41 ocupó la sexta posición de la clasificación general de la prueba, frente a la octava del Sun Fast 35. Este resultado permitió al *Tarhunz* igualar a cuatro puntos con su rival y hacerse con el título gracias al criterio de desempate.



Clasificaciones

@LAURA CARRAU

El tercer puesto del circuito fue para el *Pekas X Masnavega*, JOD 35 de Pep Navarro, con 21 puntos. El Nirvana 3 y el Bimba, ambos con 25 puntos, completaron las cinco primeras posiciones.

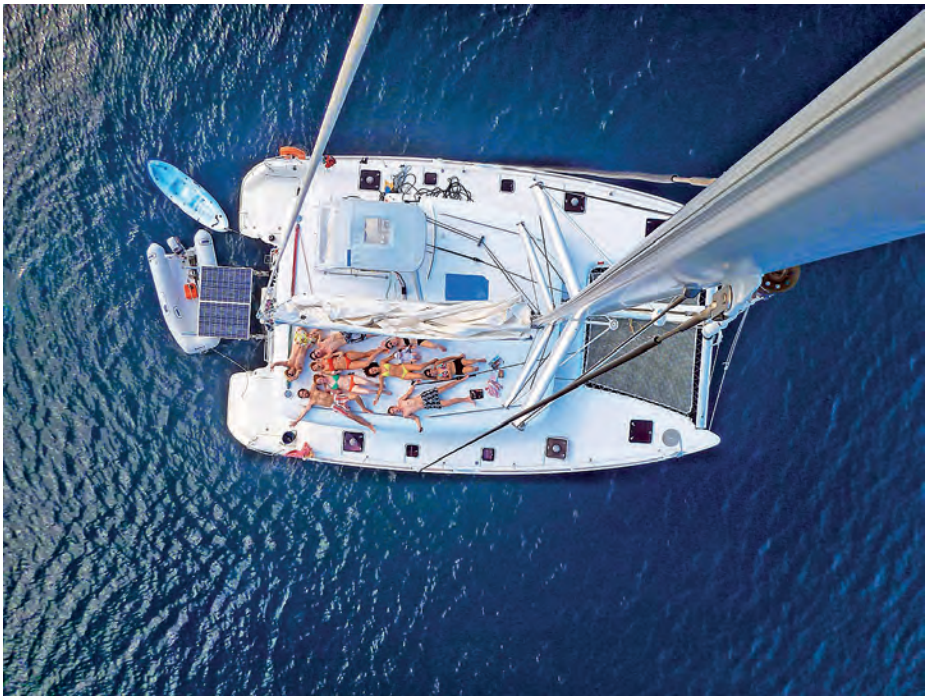
La edición 2026 ha reunido cinco regatas de altura del calendario mediterráneo: La Ruta de la Sal, Bahía de Pollença, Ruta de la Tramuntana, Rei en Jaume y Golden Cup Badalona. En conjunto, han participado 1.420 regatistas a bordo de 264 embarcaciones. Un total de 33 barcos disputaron al menos dos pruebas y entraron en la clasificación general, frente a los 30 de 2025 y los 17 de 2024.

Con el patrocinio principal de AUSMAR por segundo año consecutivo, el circuito cierra una temporada marcada por la participación creciente y una lucha por el título que no se resolvió hasta la última prueba.

enregata.com



EL MEDITERRÁNEO CONCENTRA EL 80% DEL CHARTER DE LOS CLIENTES ESPAÑOLES



El mercado español del chárter náutico ha moderado su actividad en 2026. Según el balance de GlobeSailor, entre enero y septiembre se registraron 416 reservas, frente a las 458 del mismo periodo del año anterior, lo que supone una caída del 9,2%. En paralelo, el precio medio del alquiler de embarcaciones aumentó alrededor de un 10%, principalmente por el encarecimiento de los catamaranes.

El Mediterráneo continúa siendo el destino de referencia y concentra el 81% de las reservas. Palma encabeza la clasificación de puertos de salida, seguida de Marina Alimos-Kalamaki, en Grecia, y Olbia, en Italia. También destacan varios destinos croatas, como Trogir y Marina Kaštela. Fuera de Europa, el Caribe y Bahamas aumentaron sus reservas un 9% respecto a 2025.

Por tipo de embarcación, los catamaranes mantienen su liderazgo con el 58,2% de las contrataciones, seguidos de los veleros, con un 34,4%. Agosto fue el mes de mayor actividad, con 104 reservas, por delante de julio (96) y junio (73). Estos tres meses concentraron aproximadamente dos tercios de las salidas.

La planificación anticipada sigue siendo habitual: los clientes reservan con una media de tres a cuatro meses de antelación. El alquiler sin tripulación representa el 56,8% de las operaciones, mientras que los barcos con tripulación alcanzan el 25% y los cruceros por camarotes, el 18%.

De cara a 2027, GlobeSailor apunta a la diversificación de destinos y la personalización de la oferta como factores relevantes para la evolución del mercado.

www.globesailor.es

LAGOON SWAP PROGRAM, INTERCAMBIO ENTRE PROPIETARIOS

El nuevo servicio del Club Lagoon permite navegar en destinos de todo el mundo utilizando temporalmente la embarcación de otro armador.

FOTO: MAXIME HORLAVILLE / LAGOON



Lagoon amplía los servicios dirigidos a su comunidad de propietarios con el lanzamiento del Swap Program, una iniciativa que permite intercambiar temporalmente catamaranes entre armadores para descubrir nuevos destinos de navegación sin necesidad de trasladar la propia embarcación.

Integrado en el Club Lagoon y dirigido a propietarios de catamaranes Lagoon Signature, el programa facilita que un armador pueda disfrutar de un barco situado en otra región del mundo, mientras otro propietario utiliza el suyo. La propuesta abre nuevas posibilidades para explorar zonas alejadas de las habituales áreas de navegación, desde el Mediterráneo hasta el Caribe o la Polinesia Francesa.

Más allá del intercambio de embarcaciones, Lagoon plantea esta iniciativa como una oportunidad para estrechar vínculos entre propietarios, compartir experiencias y fomentar las relaciones dentro de una comunidad internacional unida por la navegación.

La marca, perteneciente al Grupo Beneteau, cuenta con más de 7.000 catamaranes construidos desde 1984 y una gama que abarca modelos de entre 38 y 82 pies. Con este programa, refuerza su apuesta por los servicios y las experiencias asociadas a la propiedad de sus embarcaciones.

https://club.catamarans-lagoon.com/

Un homenaje global al océano

La protección de los océanos es clave para el futuro del planeta. Con este objetivo, boot Düsseldorf y la German Ocean Foundation conceden el Ocean Tribute Award, un reconocimiento internacional a proyectos innovadores que impulsan la conservación marina y promueven soluciones sostenibles para los ecosistemas oceánicos.



El Ocean Tribute Award, creado en 2018 por los organizadores de boot Düsseldorf y la German Ocean Foundation, reconoce proyectos de investigación, iniciativas innovadoras y empresas emergentes que contribuyen a la conservación de los océanos. Con este galardón, la mayor feria náutica del mundo refuerza su compromiso histórico con la protección del agua y el impulso de soluciones alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

Los proyectos candidatos son evaluados por un jurado internacional según criterios de impacto, participación y colaboración. Cinco finalistas pasan a una votación pública abierta en línea, y el ganador es seleccionado mediante la combinación del voto popular y la decisión del jurado. La entrega del premio tendrá lugar el 26 de enero de 2027 en el Ayuntamiento de Düsseldorf, donde el proyecto vencedor recibirá una dotación de 20.000 euros.

Desde 2020, el premio distingue a un único ganador anual. Entre los reconocimientos más destacados figuran las Mujeres del Mar de Malasia (2020), la ONG mexicana Codemar (2021), la empresa francesa Heliorec (2022), la austriaca Innovation Yachts (2023), el programa africano ECOP Africa (2024), el proyecto europeo Sealabs (2025) y la fundación española One Ocean Planet (2026), premiada por sus programas de educación ambiental para niños.

IMAGE BY DZOKO STACH FROM PIXABAY



El jurado está integrado por reconocidos expertos internacionales en conservación marina, ciencia, meteorología, navegación y gestión ferial, garantizando una evaluación rigurosa y multidisciplinar.

boot Düsseldorf, referencia mundial de la náutica

Con más de 200.000 visitantes de más de 100 países y alrededor de 1.500 expositores, boot Düsseldorf es la mayor feria internacional dedicada a los yates y los deportes acuáticos. Su oferta abarca desde embarcaciones y superyates hasta actividades como buceo, surf, kitesurf, paddle surf y piragüismo.

Además de exhibir las últimas tendencias del sector, la feria destaca por su apuesta por la sostenibilidad y la innovación. Iniciativas como el Blue Innovation Dock, desarrollado junto a la European Boating Industry (EBI), reúnen a expertos de la política, la economía, la tecnología y los medios para debatir el futuro de la economía azul. La próxima edición de boot Düsseldorf se celebrará del 23 al 31 de enero de 2027.

www.boot.com

VARADERO MASNOU

EL CENTRO NÁUTICO CON MAYORES Y MEJORES SERVICIOS DEL LITORAL CATALÁN





Varadero · Chorreado Decapado · Osmosis · Mecánica · Electricidad · Carpintería · Pintura · Poliester · Electrónica · Tienda

PRESUPUESTOS Y ESTUDIOS TÉCNICOS PARA TODO TIPO DE REFORMA Y REPARACIONES



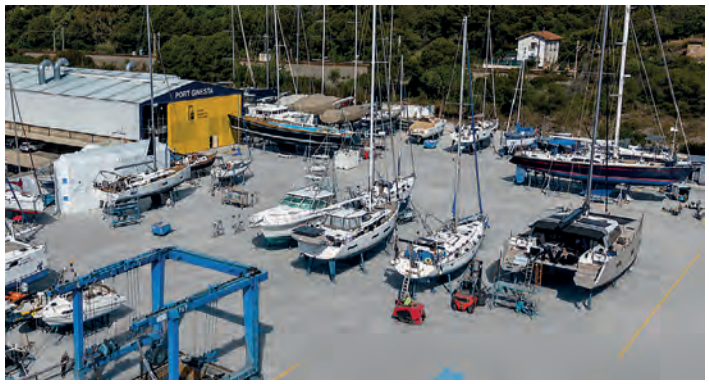
RESTAURACIÓN SEA FEVER

Obra viva, obra muerta, barnices, carpintería y remotorización *Solé Diesel*

Pto. Deportivo El Masnou • Apdo. Correos, 50 - 08320 EL MASNOU (Barcelona)
Tel. 93 555 02 58 • e-mail: administracion@varaderomasnou.es
www.varaderomasnou.es

VARADERO MASNOU SL
Reparación y mantenimiento de embarcaciones

IP Interior Portada ~ ICP Interior Contraportada ~ CP Contraportada









A

05 Ababor - Feria Náutica

41 AD Nautic

B

57 Bornay

C

25 Club Náutico Cambrils

39 Club Nàutic l'Escala (Varadero)

31 Club Nàutic l'Estartit

E

69 Elyd Yachts

ICP Escrapalia

G

CP Garmin

I

83 Industrias Plásticas Castro

L

IIP y 3 Land Rover Defender

49 LVOF

M

27 Marina Badalona

19 Marina Port Valencia

23 Marina Port de Mallorca

12 Movilmotors (Clean Ocean)

07 Movilmotors (Garantía Suzuki)

P

17 Port Adriano

29 Port Masnou

77 Pronautic



R

09 Rodman

V

97 Varadero Masnou

94 Viafi

Y

11 Yamaha (Pacific Craft)



¡GRAN SUBASTA PÚBLICA!

EMBARCACIÓN ‘BLANCAZUL’

• Llaut Menorquín • 14,75 m eslora • 2 motores Volvo Penta

Ubicación: Puerto Deportivo de Adra (Almería)

Cierre: 3 de diciembre

MINISTERIO DE SANIDAD

DELEGACIÓN DEL GOBIERNO PARA EL PLAN NACIONAL SOBRE DROGAS

escrapalia

MÁS INFORMACIÓN

GARMIN.

JL AUDIO® A60 | A60-H

SIENTE EL SONIDO DE LAS OLAS

Unidades principales avanzadas con transmisión de audio Bluetooth® LE integrada, tecnología de procesamiento digital de señales integrada y múltiples opciones de control.



La marca denominativa Bluetooth y sus logotipos son marcas registradas propiedad de Bluetooth SIG, Inc., y cualquier uso de dichas marcas por parte de Garmin se realiza bajo licencia.
© Garmin Ltd. o sus filiales. Todos los derechos reservados.