

SKIPPER

50 aniversario
1976-2026

ISLAS CANARIAS

Navegar todo el año

FOUNTAIN PAJOT

50 años de innovación

CRUCERO EKLIPSE

**Del Caribe
a las Azores**

NOVEDADES

*Más barcos
para 2027*

A PRUEBA

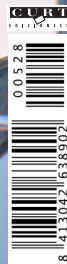
Zar Imagine 115

SALONES

GENOVA Y BARCELONA

La apuesta por la calidad

MANTENIMIENTO

**PREPARAR EL BARCO
PARA EL INVIERNO**



M
MAXIM
YACHTS

DISCOVER THE **MAX 43** RANGE AT:

43 RACE | 43 COMFORT | 43 TENDER | 44R
INFO@MAXIM.YACHTS | WWW.MAXIM.YACHTS



I-HYPER 5^S



SACSMARINE CENTER EMPURIABRAVA
Sector Aeroclub, 1
17487 Empuriabrava | Girona
Tel.: (+34) 972 451 211 | Fax: (+34) 972 452 103
www.helimotor.com | info@helimotor.com



DRIVE THE SEA.



El Mediterráneo que está cambiando

El Mediterráneo está cambiando. Lo vemos en el mar, lo sentimos en los puertos y lo comprobamos cada vez que miramos el calendario esperando un otoño que tarda en llegar o un verano que parece alargarse sin pedir permiso.

El clima mediterráneo, tal y como lo hemos conocido, está perdiendo parte de su equilibrio. El aumento de las temperaturas, las olas de calor marinas, los episodios de lluvias torrenciales y los periodos de sequía son cada vez más frecuentes e intensos. El mar también se calienta y eso tiene consecuencias que van mucho más allá de la temperatura agradable del agua para darse un baño.

Un Mediterráneo más cálido significa también una mayor disponibilidad de energía y de humedad en la

atmósfera. Cuando estas condiciones coinciden con la entrada de aire frío en altura, la situación puede volverse muy inestable y favorecer la formación de tormentas intensas.

Para quienes vivimos cerca del Mediterráneo y, especialmente, para quienes hacemos del mar nuestra profesión o nuestra pasión, estos cambios son imposibles de ignorar. Un día navegamos bajo un cielo despejado y, pocas horas después, asistimos a una tormenta capaz de descargar en un tiempo récord lo que antes parecía reservado a situaciones excepcionales.

El problema es que seguimos hablando del cambio climático como si fuera algo que ocurrirá mañana. Pero, en realidad, ya está aquí. No es una cuestión de titulares alarmistas ni de predicciones lejanas: es una realidad que se manifiesta en nuestros mares y costas.

Desde el sector náutico tenemos también una responsabilidad. No basta con disfrutar del mar; hay que cuidarlo. La innovación, la eficiencia energética, la reducción de residuos, una gestión res-



En portada
Fountain Pajot



Enrique Curt Gómez
Presidente Fundador



Laura Curt
CEO Curt Ediciones

ponsable de los puertos y una navegación más respetuosa forman parte de la respuesta. No podemos cambiar el rumbo del clima desde la cubierta de un barco, pero podemos decidir qué huella dejamos cuando navegamos. Quizá no podamos evitar una DANA. Pero sí podemos aprender a entender mejor un Mediterráneo que está cambiando, mejorar nuestra capacidad de prevención y asumir que estos episodios ya no son algo que ocurre lejos de nosotros. El mar nos está dando señales. Y quizá lo más sensato sea empezar a escucharlas.✱



YACHT COATINGS

PUREPROTECTION™

Combining beauty with reliability, resilience with excellence, the full Boero paint system from primer to topcoat sets the standard in **PUREPROTECTION™** for luxury yachts and superyachts worldwide.

Discover the more at boeroyachtcoatings.com



Canarias

Navegar todo el año

Canarias es un paraíso para navegar todo el año, con vientos constantes, temperaturas suaves y paisajes volcánicos. De Tenerife a La Graciosa, cada isla ofrece costas únicas y múltiples posibilidades para descubrir el archipiélago desde el mar.

34 Preparar la embarcación para el invierno

Preparar el barco al finalizar la temporada ayuda a prevenir averías y reducir costes. Revisar motores, baterías, circuitos de agua, casco y equipos de a bordo garantiza una mejor conservación durante los meses sin navegación.

48 El Salón Náutico de Barcelona apuesta por la calidad y la internacionalización

El Salón Náutico 2026 cierra una edición marcada por las novedades, las oportunidades comerciales y el contacto con el público. Hablamos con su director, Josep Antoni Llopart, y recogemos las impresiones de varias empresas participantes para conocer el balance del certamen.

80 Del Caribe a las Azores El tornaviaje del *Eclipse*

El Solaris 72 *Eclipse* realizó la travesía entre Antigua y las Azores recuperando la tradicional ruta de las Flotas de Indias. Dieciséis días y 2.399 millas por el Atlántico Norte pusieron a prueba la pericia de la tripulación frente al viento y los anticiclones.



-
- 10 Must Have 12 Mari Carmen Mullor (Lema Boats) 22 Canarias – Nuevas áreas marinas protegidas
23 II Congreso marinas de España – Las Palmas 24 Open Internacional de Pesca de Altura – Gran Canaria Blue
26 Puertos y marinas 28 Fountaine Pajot 50 años 32 Castro – 25 años en METS 40 Salón Náutico de Genova
46 Yacht class news 47 Nautica sostenible 63 Motores 88 America's Cup Regata Preliminar Nápoles
91 Yacht Racing Forum 92 SailGP Ginebra 93 Calendario de Regatas de Altura 2027 94 20 años de ANEN
95 Sector náutico 96 50 aniversario Skipper (2026)

Diseñados para tu confort

Cada momento a bordo debería ser sencillo y sin preocupaciones. Por eso, los navegantes han confiado en Jabsco y Rule durante más de 85 años: bombas y accesorios diseñados para aportar comodidad, confianza y un poco más de tranquilidad a cada aventura.

- Inodoros galardonados
- Bombas de achique
- Bombas de agua dulce
- Bombas de baldeo



Distribuidor Oficial
tecnicafuidos.es



60

Menorca
Mar 33 – MC33
(Semirrígidas)



64

Zar Imagine 115
(Semirrígidas)



Novedades

76

Azimut
Seadeck 9



78

Beneteau
Oceanis 42



69

Capoforte SX200 San Marco

70

Marcopolo MP12 y MP10

71

Breva BV1300

72

Llbeccio 13.50 WA

73

Rio Sport Coupé 50

74

Veya 53

75

Riva 56' Rivale Super

79

Grand Soleil 60 LC

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, Àngel 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: M^a Pilar Saura

Publicidad Barcelona: publicidadnautica@curtediciones.com

Aurora Pérez-Olivares aurora@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.

Suscripción anual: 12 números 80 euros. **Europa:** 168 euros

Depósito Legal: DL B 34828-1981

SKIPPER

Órgano de difusión de



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 S.A.

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



Tranquilidad. El equipamiento imprescindible

ROCHE BOBOIS
Colección Formentera



DISEÑO Y *espíritu* MEDITERRANEO

LA COLECCIÓN FORMENTERA, DE ROCHE BOBOIS, TRASLADA EL ESTILO DE VIDA MEDITERRÁNEO AL MOBILIARIO EXTERIOR MEDIANTE UNA PROPUESTA QUE COMBINA CONFORT, MODULARIDAD Y COLOR. DISEÑADA POR PHILIPPE BOUX E INTEGRADA EN LA COLECCIÓN OUTDOOR 2026, DESTACA POR SU COLABORACIÓN CON LA FIRMA ITALIANA MISSONI EN LOS TEJIDOS ESTAMPADOS.

SU SISTEMA MODULAR PERMITE CREAR DISTINTAS COMPOSICIONES, DESDE SOFÁS CONVENCIONALES HASTA CONJUNTOS ABIERTOS TIPO ISLA. LAS AMPLIAS BANQUETAS Y LOS RESPALDOS INDEPENDIENTES Y DESPLAZABLES OFRECEN FLEXIBILIDAD PARA ADAPTAR EL MOBILIARIO A CADA ESPACIO Y FORMA DE USO.

LOS ESTAMPADOS DE MISSONI, CON SUS COMBINACIONES CROMÁTICAS Y

MOTIVOS GRÁFICOS, APORTAN DINAMISMO A UNAS PIEZAS DE LÍNEAS SUAVES Y VOLÚMENES GENEROSOS. LA COLECCIÓN TAMBIÉN INCLUYE TAPIZADOS LISOS, QUE PERMITEN CREAR AMBIENTES MÁS SOBRIOS Y EQUILIBRADOS.

FORMENTERA RESPONDE A UNA CONCEPCIÓN DEL EXTERIOR COMO PROLONGACIÓN DEL SALÓN, DONDE DISEÑO, DESCANSO Y CONVIVENCIA COMPARTEN PROTAGONISMO.

EN EL SALÓN NÁUTICO INTERNACIONAL DE BARCELONA 2026, ROCHE BOBOIS HA DECORADO EL EXCLUSIVO VIP LOUNGE CON LAS COLECCIONES FORMENTERA Y TEMPS CALME. LA SELECCIÓN CREA UN ENTORNO CONTEMPORÁNEO Y ACOGEDOR, EN EL QUE EL COLOR, EL CONFORT Y LA ELEGANCIA DEL DISEÑO SE INTEGRAN CON EL UNIVERSO NÁUTICO PARA OFRECER UNA EXPERIENCIA DIFERENCIADA A LOS INVITADOS.



TU BARCO, LISTO PARA REMOTORIZAR



**AHORRA el equivalente al
21% de IVA del PRVP MOTOR***

**Oferta válida en motores de 25 CV a 400 CV (ambos inclusive)
Consulta condiciones en www.touron.es/promociones.*



touron

anen

**MERCURY
REPOWER
CENTER**

**5 AÑOS
DE GARANTIA**

OFERTA LIMITADA: Para remotorizaciones confirmadas entre el 1 de octubre y el 30 de noviembre de 2026.

MARI CARMEN MULLOR

CEO DE LEMA BOATS

«Asumir las riendas de Lema Boats fue una responsabilidad, pero también una forma de continuar un proyecto de vida»

La relación de Mari Carmen Mullor con la náutica comenzó mucho antes de imaginar que acabaría convirtiéndose en su profesión. Creció en Almería, cerca del mar y de un puerto deportivo, rodeada de barcos que despertaban su curiosidad. Pero fue el encuentro con Juan Hernández, fundador de Lema Boats, el que transformó aquella curiosidad en vocación. «Me cautivó», recuerda. Descubrir cómo el trabajo de los artesanos podía convertir una idea en una embarcación y hacer realidad los sueños de sus propietarios supuso para ella el inicio de una trayectoria ligada a la construcción náutica.

Su historia en Lema Boats se construyó desde abajo. Pasó por los distintos departamentos del astillero, aprendiendo el oficio y conociendo de cerca tanto los procesos de construcción como a las personas que hacen posible que un barco llegue al agua.

Tras más de 20 años vinculada al proyecto, la pérdida de Juan Hernández la llevó a asumir las riendas de Lema Boats. No se trataba únicamente de dirigir una empresa, sino de dar continuidad a un proyecto construido durante décadas. Hoy, al frente del astillero, mantiene aquella manera de hacer las cosas, combinando la experiencia adquirida con la necesidad de adaptarse a un sector en constante transformación.

El futuro le preocupa especialmente desde el punto de vista industrial. La concentración de la fabricación en países con menores costes y la transformación de algunos astilleros españoles en empresas centradas en el diseño y la promoción han reducido, a su juicio, el tejido industrial nacional. «Cada vez somos menos los que mantenemos esta industria española», advierte, al tiempo que reclama mayor apoyo para conservar profesionales y conocimiento.

También considera necesaria una mayor implicación de las administraciones en la transición hacia una náutica más sostenible.

Para Lema Boats, el objetivo es seguir activos y consolidar el relevo generacional. «Queremos seguir con la misma ilusión que cuando yo comencé», afirma. ✱ V.R.



De dónde le viene la afición

De la necesidad personal de tomar contacto con el mar, que esta tan presente en mi Almería natal.

El primer barco en que subió

Mi primera experiencia fue con Lema 290.

Por qué navega

Por la desconexión y libertad que me transmite.

El barco ideal

Después de muchos años construyendo embarcaciones, sin duda la Lema Kalon 29, que engloba la experiencia de muchos y buenos profesionales.

Qué puesto prefiere a bordo

Al timón para marcar mi rumbo.

El tripulante perfecto

El que colabora para que la travesía sea amena.

Su mejor momento cuando navega

Cuando regreso a puerto al atardecer con una bonita puesta de sol.

Su situación más difícil en el mar

En la procesión náutica de la festividad de la virgen del Carmen en mi localidad, las condiciones del mar empeoraron por encima de la previsión y temimos por la integridad de la imagen de la Virgen.

Algo que no ha de faltar a bordo

Agua, familia y amigos con los que compartir la travesía.

Otra afición, aparte del mar

La cocina me apasiona.

Un libro

Cualquiera de Isabel Allende.

bio

Mari Carmen Mullor está vinculada a Lema Boats desde hace más de 20 años. Su trayectoria comenzó en los diferentes departamentos del astillero, donde adquirió un conocimiento directo de la construcción y gestión de la empresa. Tras el fallecimiento de su fundador, Juan Hernández, asumió la dirección de la compañía. Su trayectoria también refleja la incorporación de la mujer a una industria tradicionalmente masculina. Sin necesidad de convertirlo en una reivindicación, Mullor ha recorrido prácticamente todos los ámbitos de la empresa antes de asumir su dirección. Conoce el astillero desde dentro y a las personas que forman parte de él, una experiencia que considera fundamental para afrontar el futuro.

PIRELLI

30



AVAILABLE IN STOCK



Sacs Tecnorib S.p.A. is licensee for the trademarks **PIRELLI** and  for speedboats. All the trademarks are property of their respective owners.

Helimotor authorized dealer for SPAIN & PORTUGAL - www.helimotor.com - +34972451211

ISLAS CANARIAS

Donde el océano se disfruta todo el año



Un archipiélago para navegar durante todo el año, con vientos constantes, temperaturas suaves, paisajes volcánicos y una extraordinaria diversidad de costas. De Tenerife a La Gomera, de Gran Canaria a Fuerteventura o de Lanzarote a La Graciosa, Canarias ofrece tantas formas de navegar como islas.

Situadas en pleno Atlántico, frente a las costas africanas, las Islas Canarias constituyen uno de los escenarios más singulares para quienes disfrutan del mar a bordo de un velero, una embarcación a motor o un cata-marán. Aquí la navegación no depende de una determinada estación: el clima permite salir al mar durante todo el año y los vientos alisios proporcionan una de las características más reconocibles del archipiélago.

Canarias es mucho más que una sucesión de islas volcánicas. Cada una presenta una personalidad propia, con costas, paisajes y condiciones de navegación diferentes. Playas de arena negra, dorada o blanca, grandes acantilados, barrancos, volcanes y pequeñas calas accesibles únicamente desde el mar forman parte de un territorio donde una travesía puede combinar navegación oceánica, fondeos, deportes náuticos, buceo, avistamiento de cetáceos y gastronomía.

**Playa de La Francesa y
la Montaña Amarilla en
la isla de La Graciosa.**

© TURISMO DE CANARIAS



**Avistamiento de cetáceos
en Los Cristianos, Tenerife.**

© SARA SANCHEZ-ROMO



EL DOMINIO DE LOS ALISIOS

La principal particularidad de la navegación canaria está en su régimen de vientos. Los alisios son vientos frescos y húmedos, de recorrido marítimo, que soplan de manera regular de este a oeste desde las altas presiones subtropicales hacia las bajas presiones ecuatoriales. Especialmente presentes durante los meses de verano, condicionan buena parte de la vida marítima del archipiélago y permiten disfrutar de largas jornadas de navegación a vela.

A ello se suma una climatología especialmente estable. Las temperaturas son suaves durante todo el año, con medias que rondan los 18°C en enero y los 24°C en agosto. La escasa diferencia entre las temperaturas nocturnas y diurnas contribuye a esa sensación de primavera permanente que constituye

una de las principales ventajas para la navegación.

Pero Canarias no debe confundirse con un escenario de viento siempre dócil. En determinadas zonas y épocas, los alisios pueden intensificarse y generar condiciones exigentes, especialmente en los canales entre islas y en determinadas costas. La experiencia de la tripulación y una adecuada planificación meteorológica resultan, por tanto, fundamentales.

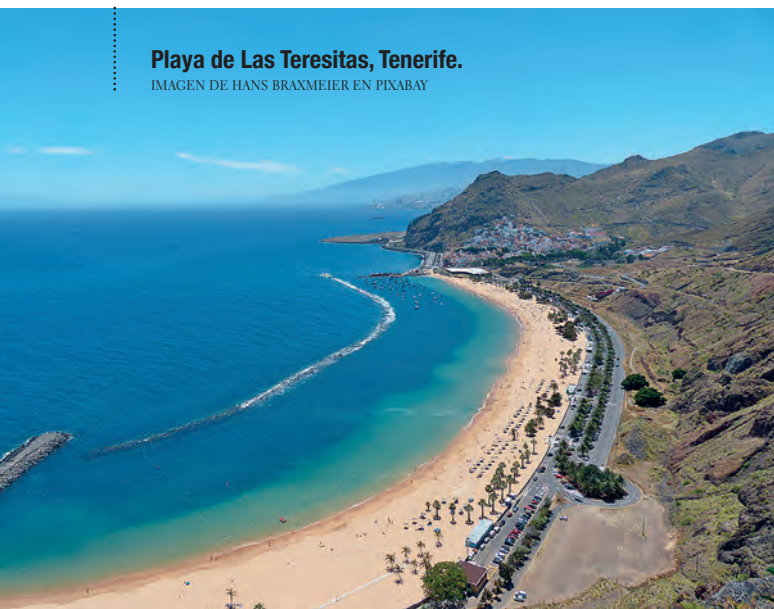
Para quien comienza a descubrir el Atlántico, las posibilidades son variadas. Las costas situadas a sotavento ofrecen condiciones más protegidas, mientras que las travesías entre islas permiten enfrentarse progresivamente a recorridos más largos y a una navegación más abierta.



**Dunas de Maspalomas,
Gran Canaria.**

Playa de Las Teresitas, Tenerife.

IMAGEN DE HANS BRAXMEIER EN PIXABAY



Roque de Las Gaviotas en El Hierro.

COMMONS WIKIMEDIA



OCHO ISLAS, OCHO NAVEGACIONES

La incorporación de La Graciosa como isla habitada permite hablar de ocho islas canarias con población permanente. Cada una plantea una navegación diferente.

Tenerife es un excelente punto de partida para descubrir el sector occidental. La mayor isla del archipiélago permite poner rumbo hacia La Gomera, La Palma o El Hierro. Desde el mar, el Teide, con sus 3.718 metros, constituye una referencia inconfundible.

La costa sur concentra buena parte de la actividad náutica y permite combinar puertos, fondeos y excursiones. La Tejita, Las Vistas, Fañabé, San Juan o El Duque son algunos de los enclaves costeros que pueden formar parte de un recorrido, mientras que la bahía de Antequera ofrece uno de esos lugares a los que el barco proporciona un acceso privilegiado. Más al oeste aparecen los impresionantes acantilados de Los Gigantes.

Una de las grandes experiencias de navegar por esta zona es el paso hacia **La Gomera**. La proximidad entre ambas islas per-



Bahía de Tazacorte, La Palma.

Fondear frente a paisajes volcánicos

Una de las grandes ventajas de recorrer Canarias en barco es contemplar desde el mar un paisaje que resulta difícil de apreciar desde tierra. Los volcanes, acantilados y barrancos adquieren otra dimensión cuando se observan desde una cubierta.

Las islas reúnen playas de arena negra, dorada, blanca o rojiza, además de numerosas formaciones volcánicas. Pero el fondeo debe plantearse siempre teniendo en cuenta el viento, el oleaje, la profundidad, la naturaleza del fondo y las restricciones existentes en cada zona. No todos los lugares atractivos desde tierra son necesariamente fondeaderos adecuados.

La navegación canaria exige combinar la espontaneidad propia de un crucero con una planificación responsable. La meteorología puede cambiar las condiciones de una determinada costa y los alisios pueden generar fuertes diferencias entre las zonas de barlovento y sotavento. Precisamente esta variedad permite adaptar el programa a la experiencia de la tripulación. En jornadas tranquilas se puede disfrutar de una navegación costera y detenerse para practicar snorkel o kayak; cuando el viento aumenta, los navegantes con mayor experiencia pueden aprovechar las condiciones para realizar travesías más largas.





La Punta Yacht Club en Pasito Blanco,
Gran Canaria.

mite realizar la travesía en una jornada y, con frecuencia, acompañarla de uno de los grandes espectáculos naturales del archipiélago: el avistamiento de cetáceos. La Gomera cambia por completo el paisaje. Sus profundos barrancos, montañas y bosques descienden hacia una costa volcánica salpicada de playas de arena oscura. Marina La Gomera, Playa Santiago o el puerto de Las Vueltas permiten organizar diferentes escalas. Desde aquí se abre la puerta hacia El Hierro y La Palma,

dos destinos que representan la vertiente más natural y tranquila de Canarias.

El Hierro es la más pequeña de las islas principales y uno de los territorios con mayor personalidad. Sus aguas transparentes y sus fondos volcánicos han convertido la isla en un destino de referencia para el buceo. La antigua Punta de Orchilla, considerada durante siglos el meridiano cero, recuerda además la importancia histórica de Canarias en las grandes navegaciones oceánicas.

La Palma, conocida como la isla bonita, combina volcanes, bosques, barrancos y costas de origen volcánico. Desde el mar, su relieve adquiere una dimensión diferente y permite descubrir rincones difícilmente accesibles por tierra.

El otro gran eje de navegación parte de Gran Canaria y conduce hacia Fuerteventura, Lanzarote y La Graciosa: las islas orientales.

Gran Canaria representa a la perfección la diversidad paisajística del archipiélago. Su costa ofrece numerosos puntos de partida y sus puertos y marinas facilitan la preparación de una travesía hacia las islas orientales. Una ruta especialmente atractiva puede comenzar en Mogán, puerto pesquero convertido también en marina, para poner rumbo hacia Fuerteventura. El salto hasta Morro Jable permite adentrarse en una isla caracterizada por sus grandes playas, aguas turquesas y extensas zonas de costa a sotavento.

Fuerteventura es, además, uno de los grandes territorios del viento. Sus condiciones han convertido lugares como Sotavento en referencias internacionales para el windsurf y el kitesurf. Para el navegante, la extensa costa protegida ofrece también posibilidades interesantes para combinar navegación y fondeo, siempre teniendo en cuenta el viento dominante y el estado de la mar.



El Cabrito, La Gomera.
NAVILY

Desde **Fuerteventura** es posible continuar hacia Lanzarote, una isla cuyo paisaje parece prolongarse bajo el agua. Su origen volcánico es omnipresente: playas oscuras, campos de lava, cráteres y formaciones geológicas acompañan al navegante a medida que se aproxima a la costa.

Lanzarote ha sido históricamente una de las grandes puertas de entrada a Canarias para los navegantes procedentes del Mediterráneo. Su posición convierte además a la isla en un excelente punto de partida para explorar el archipiélago Chinijo, situado frente a su costa norte.

Y allí aparece **La Graciosa**, un destino especialmente atractivo para quienes buscan tranquilidad. Sus caminos sin asfaltar, playas y paisaje prácticamente intacto ofrecen una imagen diferente de Canarias y una de las escalas que mejor justifican descubrir el archipiélago desde el mar.

UN OCEANO PARA TODOS

Canarias es también un enorme campo de pruebas para los deportes náuticos.

El **surf** encuentra en el archipiélago algunos de los mejores escenarios de Europa, con Fuerteventura, Lanzarote, Gran Canaria y Tenerife como principales referencias. Corralejo, Famara, El Médano o Maspalomas son nombres conocidos por los aficionados, aunque las condiciones varían considerablemente de una costa a otra.

En **windsurf** y **kitesurf**, Fuerteventura ocupa una posición privilegiada. Playa de Sotavento se ha convertido en uno de los grandes centros europeos de estas disciplinas gracias a la combinación de viento, temperaturas suaves y extensas playas.

**Playa de El Médano
y la Montaña Roja,
en el sur de Tenerife.**



Playas de Papagayo, Lanzarote.

© GINES DIAZ TOLEDO





El buceo constituye otra de las grandes razones para embarcarse en Canarias. La temperatura del agua se mantiene relativamente estable durante todo el año y los fondos volcánicos proporcionan paisajes muy diferentes de los habituales en otros destinos europeos. Tenerife, Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura y, especialmente, El Hierro, concentran algunos de los puntos de inmersión más conocidos.

La naturaleza oceánica del archipiélago permite además encuentros con una amplia variedad de fauna marina. Tortugas, rayas, tiburones ángel, delfines y diferentes especies de cetáceos forman parte de la biodiversidad de estas aguas.

Datos para el navegante

Clima: temperaturas suaves durante todo el año.

Viento dominante: alisios, especialmente relevantes durante los meses de verano.

Temperatura media: alrededor de 22°C anual.

Temperatura del mar: aproximadamente 20°C durante buena parte del año.

Navegación: posible durante todo el año, aunque las condiciones pueden variar notablemente entre las costas de barlovento y sotavento.

Puertos y marinas: más de 30 instalaciones repartidas por el archipiélago.

Islas habitadas: Tenerife, Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura, La Palma, La Gomera, El Hierro y La Graciosa.

Principal ventaja náutica: posibilidad de combinar navegación oceánica, travesías interinsulares, fondeos y puertos deportivos en recorridos relativamente cortos.



Parque Natural del Islote de Lobos,
Fuerteventura.

© SERGIO VILLALBA



MUCHO MAS QUE NAVEGAR

La experiencia canaria no termina cuando se amarra el barco. Una de las grandes ventajas de recorrer el archipiélago por mar es poder combinar la navegación con una amplia oferta de actividades en tierra.

Las islas concentran paisajes que van desde dunas y playas hasta bosques de laurisilva, pinares, volcanes y alta montaña. Varias zonas cuentan con reconocimiento de la Unesco como Reservas de la Biosfera.

El carácter volcánico está presente en prácticamente todos los recorridos. En Lanzarote, el Parque Nacional de Timanfaya ofrece uno de los ejemplos más espectaculares; en Tenerife, el Teide domina el horizonte; La Palma y La Gomera sorprenden por sus bosques y barrancos; Fuerteventura ofrece grandes espacios abiertos y playas; Gran Canaria combina costa y montaña; y El Hierro conserva un carácter especialmente tranquilo.

La gastronomía añade otro atractivo a la escala. Pescados como la vieja, el mero o el cherne comparten protagonismo con las papas, el millo, el plátano de Canarias y los quesos Majorero, Palmero o Flor de Guía. Los vinos de las distintas denominaciones de origen completan una cocina marcada por el territorio volcánico y atlántico.*



Faro de Maspalomas, en el extremo sur de la isla de Gran Canaria.

Llegar a buen puerto

La red portuaria constituye otro de los argumentos a favor de Canarias. El archipiélago dispone de más de una treintena de puertos y marinas con diferentes niveles de servicios y capacidad para embarcaciones de distintas esloras.

Además de los amarres, muchas instalaciones ofrecen combustible, agua, electricidad, varadero, grúas, mantenimiento, restauración y otros servicios necesarios para preparar el barco para una nueva etapa.

Esta infraestructura resulta especialmente importante para quienes utilizan Canarias como escala antes de una travesía atlántica. El archipiélago continúa siendo un punto estratégico para embarcaciones que llegan desde Europa y preparan aquí su salto hacia Cabo Verde, el Caribe o América.

Para quienes navegan únicamente por las islas, los puertos ofrecen una alternativa cómoda al fondeo y permiten combinar una jornada de navegación con la visita a pueblos, restaurantes y lugares de interés.



Papas arrugadas con mojo picón (rojo y verde). IMAGEN DE HANS BRAXMEIJER EN PIXABAY

TÚ ELIGES EL DESTINO



Nosotros aportamos
la energía



Bornay

www.bornaycomercial.es info@bornaycomercial.es
[+34] 965 560 025

Canarias concentra la nueva ampliación de áreas marinas protegidas

Canarias concentra buena parte de la nueva propuesta del Ministerio para la Transición Ecológica para ampliar la red española de áreas marinas protegidas (AMP). De los 23 nuevos espacios planteados —21 destinados a proteger especies y hábitats y otros dos específicos para aves—, 17 se localizan en aguas del archipiélago canario, reforzando su papel como uno de los principales territorios marinos de interés ecológico de España.



La propuesta supondría incorporar unos 22.000 km² de superficie marina a la protección, elevando la cobertura de la red Natura 2000 marina hasta el 24,53 % de las aguas españolas. Entre los espacios canarios figuran zonas de La Palma, La Gomera, Tenerife y Gran Canaria, además de áreas de Fuerteventura y Lanzarote. En **La Palma** se plantea proteger la franja marina occidental y el entorno de la **costa de Garafía**. En **La Gomera** se incluyen las aguas profundas en torno a **San-tiago-Valle Gran Rey**, los sebadales del este y el entorno marino del noreste de la isla. **Tenerife** suma los sebadales de Igueste y del este de la isla, la **franja marina de Teno-Rasca**, la plataforma exterior de San Juan de la Rambla y los arrecifes del norte. En **Gran Canaria**, la propuesta contempla los arrecifes situados entre **Punta de Gando** y **Punta del Cuervito**, los sebadales y arrecifes frente a Santa Lucía de Tirajana, los sebadales del Cardón, el espacio marino de la costa noroccidental y las formaciones arrecifales entre

Punta del Ataque y El Confital. También se incorpora el área de sebadales de **Famara**, en **Lanzarote**.

Oceana valora positivamente la ampliación y recuerda que algunos de los espacios propuestos fueron identificados durante sus expediciones, entre ellos la costa norte de Gran Canaria y diferentes zonas de La Palma y Teno-Rasca. La organización reclama, no obstante, que se incorporen otras áreas de especial valor ecológico detectadas durante sus trabajos de investigación.

Más protección, pero también gestión

España se ha comprometido a proteger al menos el 30% de sus mares antes de 2030. La nueva propuesta permitiría avanzar hacia ese objetivo, aunque todavía deberá superar diferentes fases administrativas antes de incorporarse definitivamente a la red Natura 2000.

Tras analizar las aportaciones recibidas durante la consulta pública, el Gobierno deberá remitir las propuestas a la Comisión Europea para su aprobación. Una vez aceptadas, comenzará el proceso para establecer los correspondientes planes de gestión, que deberán garantizar que la protección de estos espacios se traduzca en una conservación efectiva de sus hábitats y especies.*

Más info: www.europe.oceana.org/



Las Palmas de Gran Canaria acoge el II Congreso de Marinas de España

Las Palmas de Gran Canaria es el escenario, los días 4 y 5 de noviembre, del II Congreso de Marinas de España, bajo la Presidencia de Honor de S.M. el Rey y con el lema «Infraestructuras estratégicas para el desarrollo del litoral». El encuentro reúne a administraciones, gestores, concesionarios, empresas y expertos para analizar los retos y oportunidades de los puertos deportivos y turísticos.

El Congreso cuenta con la colaboración del Gobierno de Canarias, a través de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Movilidad, y Puertos Canarios. La insularidad, la sostenibilidad, la digitalización, la economía azul y la modernización de las instalaciones serán algunos de los ejes del debate, con Canarias como caso de estudio en modelos de gestión y colaboración público-privada.

El programa incluye una jornada técnica y otra institucional, con ponencias y mesas redondas sobre concesiones, costas, mercado náutico, seguridad, grandes esloras, innovación y gestión ambiental. El encuentro culminará con la firma del Pacto Canario por las Marinas y el Desarrollo Costero Sostenible, que establecerá compromisos y líneas de actuación para el futuro del sector.

www.congreso.marinasdeespana.com



DEL 24/10 AL 20/11/26

OFERTA

Equipamiento para el navegante



25%

DRYBAG INDY 20L GREY CAMEL

y otras **OFERTAS** por descubrir en tienda y en **ad-nautic.es**



Síguenos en :

YouTube f i in

Oferta no acumulable con el programa AD Fidelity, en las tiendas participantes de la red AD y en **ad-nautic.es**. Hasta fin de existencias.



GRAN CANARIA BLUE

'Cata Gran Canaria', ganador
del Open Internacional de Pesca de Altura

Con base en Pasito Blanco, el *Cata Gran Canaria* protagonizó una espectacular remontada en los últimos minutos y se impuso con tres marlines azules capturados y liberados. *'Shockwave'* y *'Naiss'*, ambos con dos piezas, completaron el podio de una edición histórica por la abundancia de picudos.

El VI Open Internacional de Pesca de Altura Gran Canaria terminó con una de las finales más emocionantes de su historia. El *Cata Gran Canaria*, patroneado por Danius, consiguió remontar en los últimos minutos de competición y se proclamó vencedor tras completar la captura y suelta de tres marlines azules. *Shockwave*, de Jorge Luis Ramos, y *Naiss*, de Ignacio Pérez Hernández, completaron el podio con dos ejemplares cada uno.

La sexta edición internacional del concurso reunió a 43 embarcaciones en las aguas del sur de Gran Canaria y estuvo marcada por la excepcional abundancia de marlín azul. La prueba, organizada por el Club de Yates Pasito Blanco y la Cámara de Comercio de Gran Canaria, con el patrocinio de Turismo de Gran Canaria y la colaboración de Gran Canaria Blue, se disputó durante dos jornadas bajo la estricta modalidad de captura y suelta.

Excelentes previsiones

Las previsiones ya apuntaban a una edición especialmente activa durante la Reunión de Patrones celebrada el jueves 27 de agosto. La presencia de picudos observada durante las semanas anteriores había hecho prever una intensa actividad en los caladeros del sur de la isla.

Las expectativas se confirmaron desde la primera jornada del viernes, cuando once embarcaciones consiguieron completar con éxito la captura y liberación de un marlín azul. *El Pirata*, de Brian González; *Millenium Uno*, de Gabriel Megías, y *May Nieves*, de Alfredo Vals, se situaron inicialmente al frente con 400 puntos. Sin embargo, *Shockwave* había protagonizado una actuación destacada al completar dos capturas, aunque una de ellas fue inicialmente anulada mientras el jurado revisaba la documentación. Finalmente, las alegaciones fueron aceptadas y el barco recuperó los puntos antes de la jornada decisiva.



Abundancia de marlines

La segunda manga comenzó el sábado a las 9:15 horas con una clasificación muy abierta. *El Pirata* volvió a ser uno de los primeros en anunciar una picada, mientras el *Naiss*, vigente campeón, consiguió dos capturas consecutivas. Durante buena parte de la jornada, varios barcos mantuvieron opciones de victoria.

Mientras tanto, el *Cata Gran Canaria* fue construyendo su remontada. Tras haber liberado un marlín de unos 250 kilos durante la primera jornada, el barco encontró nuevamente los picudos el sábado y consiguió dos capturas prácticamente consecutivas. La primera requirió unos once minutos de lucha y fue liberada sin daños. Poco después, cuando el tiempo de competición estaba a punto de terminar, la tripulación volvió a encontrar un ejemplar, estimado en unos 120 kilos, y completó una tercera captura y suelta.

Aquella maniobra, realizada sobre la bocina, permitió al *Cata Gran Canaria* alcanzar los 1.200 puntos y hacerse con la victoria. El *Shockwave* terminó segundo y el *Naiss*, tercero, ambos con dos marlines liberados.

La edición también dejó cifras históricas. Un total de 16 embarcaciones consiguieron completar al menos una captura y suelta y se contabilizaron 24 marlines azules devueltos al mar durante las dos jornadas. La abundancia de picudos convirtió el concurso en uno de los más activos de los últimos años y confirmó las excelentes condiciones de pesca registradas en el sur de Gran Canaria.

La conservación del marlín volvió a ser uno de los principales argumentos de la competición. Cada captura tuvo que quedar acreditada mediante fotografías y vídeo y los ejemplares fueron liberados inmediatamente después de completar la maniobra. El reglamento también permitió puntuar capturas de atún, con un punto por kilo a partir de los 25 kilos y un máximo de una pieza por embarcación, aportando un componente estratégico adicional.

El programa se completó con el Concurso Infantil de Pesca con Caña, que reunió a 44 niños y niñas en Pasito Blanco y combinó la competición con un taller sobre pesca sostenible y respeto por el medio marino.*

www.pasitoblanco.com



Port Med unifica la gestión del puerto de La Savina

Port Med Formentera asumirá, bajo la marca Formentera Marina, la gestión unificada de las instalaciones náutico-deportivas del puerto de La Savina mediante una Autorización de Ocupación Temporal (AOT), mientras la Autoridad Portuaria de Baleares tramita la concesión definitiva, prevista en unos ocho meses. La empresa, que ya gestiona la Dársena de Poniente, incorporará la Dársena de Levante y la marina seca. La futura concesión tendrá una duración de 16 años e incluye un proyecto para aumentar un 30% los amarres, remodelar edificios y construir un aparcamiento subterráneo de 90 plazas. El nuevo modelo busca modernizar las instalaciones, optimizar recursos y dar estabilidad a la náutica

www.portsdebalears.com



El destino náutico en Melilla

El III Encuentro Marítimo Suncruise, celebrado en Melilla, reunió a expertos del sector para analizar las claves para consolidar la ciudad como destino náutico competitivo. La mesa redonda destacó la importancia de mejorar los servicios portuarios, conectar el puerto con la oferta turística local y conocer la demanda antes de acometer nuevas inversiones. También se subrayó la necesidad de reforzar la cooperación entre puertos de Andalucía, Ceuta y Melilla para impulsar itinerarios compartidos, atraer navegantes, generar nuevas escalas y prolongar sus estancias. www.suncruiseandalucia.eu



Curso de Marinero/a de Puerto Deportivo en el sur de Cataluña



Ports de Catalunya, Tarragona Impulsa y la Escuela de Capacitación Náutico-Pesquera presentan un curso gratuito de Marinero/a de Puerto Deportivo para responder a la demanda de profesionales cualificados. La formación, de 357 horas y 15 plazas, se impartirá en Tarragona de febrero a mayo de 2027. Incluirá prácticas, visitas a puertos deportivos y certificación en Seguridad Marítima (STCW). La iniciativa busca impulsar el empleo, el relevo generacional y la economía azul en el sur de Cataluña, conectando formación y empresas del sector náutico. www.portscatalunya.com

Port Adriano facilita el TPA para yates internacionales



Port Adriano ha sido autorizado por Aduanas como Otro Lugar de Presentación (OOLL), lo que permite abrir directamente el régimen TPA para embarcaciones no comunitarias, sin desplazarse previamente a Palma. La medida agiliza los trámites y facilita el acceso a las ventajas fiscales del régimen, especialmente para yates que realizan trabajos de mantenimiento, reparación y refit. La autorización incluye el dique exterior, entre los amarres 50 y 82, y el varadero Yates Adriano, con más de 11.000 m² de superficie técnica y capacidad para embarcaciones de hasta 320 toneladas. Esta nueva operativa refuerza la posición de Port Adriano como centro especializado en grandes yates y náutica internacional en Mallorca. www.ocibar.com

Promociones

Servicios náuticos en el Puerto de l'Escala, Costa Brava



¡Reparamos y mantenemos tu embarcación!



Pack Invierno

- + Estancia 6 meses
- + Limpieza obra viva
- + Antifouling
- + Izada
- + Botadura



Mantenimiento Exprés

- + Estancia 5 días
- + Limpieza obra viva
- + Antifouling
- + Izada
- + Botadura



**VARADOR
L'ESCALA**

Port la Clota, sn. 17130 l'Escala
T. +34 972 775 811 - info@varadorlescala.com

CONSULTA SERVICIOS EN:
varadorlescala.com

TU AMARRE PARA DISFRUTAR DE LA COSTA BRAVA

Todos los servicios
que necesitas para tu
embarcación en una
destinación única.



Club Nàutic l'Escala,
¡Vive el mar de Empúries!

Más información: T. +34 972 770 016
club@nauticescala.com - nauticescala.com



SERVICIOS ESPECIALES:

- Amarras, agua y electricidad en el amarre.
- Servicio de marinería 24 h.
- Baños y duchas cerca del amarre.
- Suministro de combustible 24 h.
- Vehículo de cortesía y alquiler de bicicletas.
- Agenda de actividades deportivas y sociales todo el año.

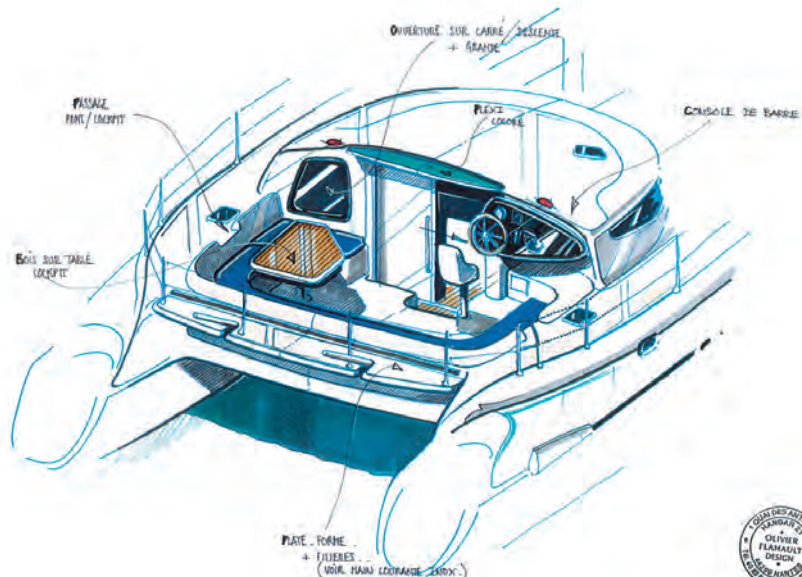
FOUNTAINE PAJOT 50 AÑOS

Medio siglo de innovación,
pasión y evolución en el mundo del catamarán

Fountain Pajot cumple en 2026 medio siglo de historia. Fundado en 1976 por Jean-François Fountaine, Yves Pajot, Daniel Givon y Rémi Tristan, el astillero francés nació ligado a la competición y a la ingeniería naval para convertirse en uno de los referentes mundiales del catamarán de crucero.

Fundado en 1976 por Jean-François Fountaine, Yves Pajot, Rémi Tristan y Daniel Givon, el astillero francés Fountain Pajot ha estado ligado a la vanguardia de la náutica de recreo. Nacido de la pasión por las regatas de altura y la fabricación de embarcaciones ligeras, dio un giro histórico en 1983 al inventar el concepto de catamarán de crucero con el Louisiane 37.

A lo largo de las décadas, la marca se alzó como pionera tecnológica e industrial, destacando hitos como la adopción del molde por infusión en 2002, la tecnología Eco-RTM, su salida a bolsa en 2007 y la adqui-





Louisiane 37



Corneel 18 (1988)



Marquises 53



Athéna 38 (1994)



Belize 43 (2000)



Eleuthéra 60 (2004)



Mahé 36 (2006)



Lipari 41 (2009)



Saba 50 (2015)



Lucia 40 (2016)



Alégria 67 (2018)



Isla 40 (2022)



FP44 (2025)



FP51 (2026)



FPY70S (2026)

sición de Dufour Yachts en 2018, consolidándose como un referente global en monocascos y multicascos. En los últimos años, la firma ha acelerado su rumbo hacia la descarbonización mediante la plataforma ODSeaLab, motores eléctricos propios y el desarrollo de un innovador catamarán de hidrógeno. Su objetivo actual es reducir entre un 50% y un 60% sus emisiones para 2030, alcanzando la neutralidad de carbono en 2050.

Coincidiendo con su medio siglo de historia, la compañía refuerza su liderazgo internacional con la creación de la marca Fountaine Pajot Yachts y el lanzamiento de cinco nuevos modelos —entre los que destacan los esperados FP48, FP55 y FPY70—, complementados por una nueva división específica para grandes catamaranes. Industrialmente, Fountaine Pajot cuenta hoy con unos 1.600 empleados y tres centros de producción principales. La planta histórica de Aigrefeuille-d'Aunis (22.744 metros cuadrados) concentra gran parte de la producción de catamaranes de vela, mientras que las instalaciones de La SCAN en La Rochelle (15.180 metros cuadrados) se destinan a las grandes unidades.

Este compromiso con el entorno se extiende a la sostenibilidad marina. Desde 2023, la compañía colabora con WWF France en la protección de las praderas de posidonia del Mediterráneo y, en

HITOS CLAVES

• Los Orígenes y la Innovación en Regatas (1976 – 1983)

- 1976:** Fundación del astillero Fountaine Pajot por Jean-François Fountaine, Yves Pajot, Rémi Tristan y Daniel Givon.
- 1978:** Se incorpora Pierre Fountaine y se inauguran las instalaciones de Aigrefeuille-d'Aunis para satisfacer la creciente demanda de embarcaciones ligeras (clases 505, 420 y 470).
- 1981:** El trimarán Royale (18 metros) y el catamarán Charente Maritime (21 metros) salen del astillero rumbo a numerosas victorias en regatas de altura de la mano de sus creadores.
- 1983:** Fountaine Pajot revolutioniza el sector al lanzar el concepto del catamarán de crucero con el icónico Louisiane 37.

• Expansión y Revolución Tecnológica (1990 – 2007)

- 1990:** Eric Bruneel se une al equipo con el Corneel 18. Tras los éxitos del Maldive 32 y el Fidji 39, nace el Marquise 53 en colaboración con el estudio Berret Racoupeau.
- 1992:** El estudio Joubert Nivelte diseña el Venezia 42, y Olivier Flahault Design introduce el bimini rígido, convirtiéndose en el sello distintivo de la marca. La expansión internacional se acelera con cuatro nuevos modelos de entre 35 y 46 pies.
- 2002:** Revolución tecnológica: Adopción del moldeo por infusión para el casco y la estructura central del Lavezzi 40, un gran avance medioambiental.
- 2006:** El Mahé 36 marca un hito al ser el primer barco fabricado íntegramente al vacío: infusión en cascos y tecnología Eco-RTM en la cubierta.
- 2007:** La compañía consolida su solidez financiera y capacidad de desarrollo con su salida a bolsa en Alternext, impulsando su industrialización y la renovación de su flota.

• Sostenibilidad y Liderazgo Industrial (2011 – 2022)

- 2011:** Nace el concepto Eco Cruising, enfocado en la navegación responsable mediante el aprovechamiento de energías renovables integradas desde el diseño inicial.
- 2013:** La gama de trawlers estrena una nueva identidad visual que los diferencia en el mercado de catamaranes a motor.
- 2014:** Relevo generacional: Jean-François Fountaine cede la dirección a Nicolas Gardies (Director General), acompañado por Romain Motteau y Mathieu Fountaine (Directores Generales Adjuntos). Claire Fountaine asume la presidencia del Consejo de Administración.
- 2018:** El Grupo consolida su liderazgo mundial con la adquisición de Dufour Yachts, sumando cuatro plantas de producción en La Rochelle y una oferta integral que abarca monocascos, catamaranes de vela y modelos a motor.
- 2021:** Se externaliza la producción de yates a motor cerca de Gujan-Mestras mediante una joint venture con Couach Catamarans.
- 2022:** Impulso definitivo hacia la descarbonización con el plan estratégico de navegación sostenible. Nace ODSeaLab (plataforma colaborativa) y se desarrollan sistemas de propulsión eléctrica propios, coronados con el lanzamiento del Aura 51 ODSea+.

• Vanguardia y Nuevos Horizontes (2023 – Actualidad)

- 2023-2024:** Fountaine Pajot presenta el primer catamarán de hidrógeno del mundo (el Aura 51 ODSea+, junto al Astréa 42 y el Elba 45 ODSea+). Además, debuta el Thira 80, el catamarán de vela de lujo más grande jamás construido por el astillero (80 pies).
- 2024:** Anuncio de los modelos FP41 y FP44, presentados al público en el Cannes Yachting Festival.
- 2025/2026:** Récord histórico con cinco nuevos lanzamientos en un solo año (los modelos FP48, FP55 y FPY70 anunciados para la primavera de 2026). Asimismo, se crea Fountaine Pajot Yachts, una nueva división exclusiva para grandes yates que reafirma el liderazgo global de la marca.



2026, ha ampliado esta estrategia apoyando la conservación de los bosques primarios en la cuenca del Congo y creando la Fountaine Pajot Foundation.

Con más de 60 modelos desarrollados y cerca de 5.000 catamaranes navegando por todo el mundo, Fountaine Pajot celebra medio siglo de trayectoria reafirmando una filosofía inalterable: evolucionar el catamarán de crucero sin renunciar al equilibrio entre prestaciones, confort y fiabilidad.*

www.fountaine-pajot.com



F | 51

Suba a bordo del F | 51
un catamarán de crucero de nueva generación
equipado con las últimas innovaciones



FOUNTAINE PAJOT
SAILING CATAMARANS

F | 41 F | 44 F | 48 **F | 51** F | 55



→ CASTRO

25 años de historia
en el METS

Con motivo de sus 25 años como expositor en el Marine Equipment Trade Show (METS), Castro repasa su trayectoria en una de las ferias internacionales de referencia para el sector náutico.

“Nuestra historia con el METS se remonta a principios de los años noventa, cuando visitábamos la feria como compradores de material náutico para nuestro catálogo de distribución. En 1993 decidimos dar el paso y, en 1994, participamos por primera vez como expositores, con un pequeño stand de 12 m² en el pabellón 7, junto a Inoxmarine. Éramos las dos únicas empresas españolas presentes.

La acogida fue tan buena que los pedidos internacionales superaron nuestra capacidad de producción, lo que nos obligó a centrarnos en atender la demanda y posponer nuestra participación como expositores. Durante varios años seguimos visitando el METS hasta que, a finales de los noventa, comenzamos a preparar nuevas gamas de productos e incorporamos dos máquinas de moldeo rotacional.

En 2002 regresamos como expositores, esta vez en el Marine Pavilion, pabellón 11. La experiencia volvió a ser muy positiva y, en 2003, repetimos nuestra participación. Desde entonces, no hemos faltado a la cita anual, salvo en 2021, debido a la pandemia.

A lo largo de estos años hemos pasado por diferentes ubicaciones y tamaños de stand, hasta instalarnos en el Spanish Pavilion del pabellón 1, impulsado junto con ANEN. Desde entonces, nos mantenemos en el mismo espacio, que destaca por su elevada afluencia de visitantes. En 2017 decidimos dar un nuevo impulso a nuestra marca. Aunque nuestros productos ya eran conocidos internacionalmente, queríamos reforzar el reconocimiento del nombre CASTRO. Durante los tres años siguientes renovamos nuestra imagen, mejoramos la presentación de los stands y rediseñamos el catálogo y el logotipo, que sigue identificándonos hoy. Con perspectiva, consideramos que fue todo un éxito. Para nosotros, el METS es la feria de referencia mundial para fabricantes y distribuidores de equipamiento náutico. Como fabricantes, creemos imprescindible mostrar nuestros productos y novedades y, sobre todo, encontrarnos personalmente con nuestros clientes, estrecharles la mano y fortalecer unas relaciones que tienen un enorme valor para nosotros.

En 2026 celebramos 25 años como expositores, una trayectoria marcada por el crecimiento, la evolución y la confianza de nuestros clientes. Un aniversario que afrontamos con orgullo y la misma ilusión que nos acompañó en nuestra primera participación.

Esperamos que estos 25 años sean solo el comienzo de muchos más”.

www.castronautica.es





STEALTH LINE

BE UNIQUE.



MOVILMOTORS
IMPORTADOR OFICIAL SUZUKI MARINE

FIN DE TEMPORADA

Cómo preparar la embarcación para el invierno

Una buena puesta a punto al finalizar la temporada permite prevenir averías, proteger los equipos y reducir los costes de mantenimiento. Motores, baterías, circuitos de agua, casco y sistemas de a bordo requieren una revisión antes de que el barco pase varios meses sin navegar.



Cuando llega el otoño y disminuyen las salidas al mar, muchos propietarios comienzan a preparar sus embarcaciones para el periodo de inactividad. Aunque en buena parte del litoral español las temperaturas permiten navegar durante todo el año, el descenso de las horas de luz, el mal tiempo y la menor frecuencia de uso hacen de esta época el momento ideal para realizar una revisión completa.

El invernaje no consiste simplemente en limpiar el barco y dejarlo cerrado hasta la primavera. Se trata de un conjunto de operaciones destinadas a conservar sus componentes en buen estado, evitar la corrosión, proteger los circuitos y garantizar que la embarcación pueda

volver al agua con seguridad. Una tarea que, bien planificada, puede evitar reparaciones costosas y prolongar la vida útil de los equipos.

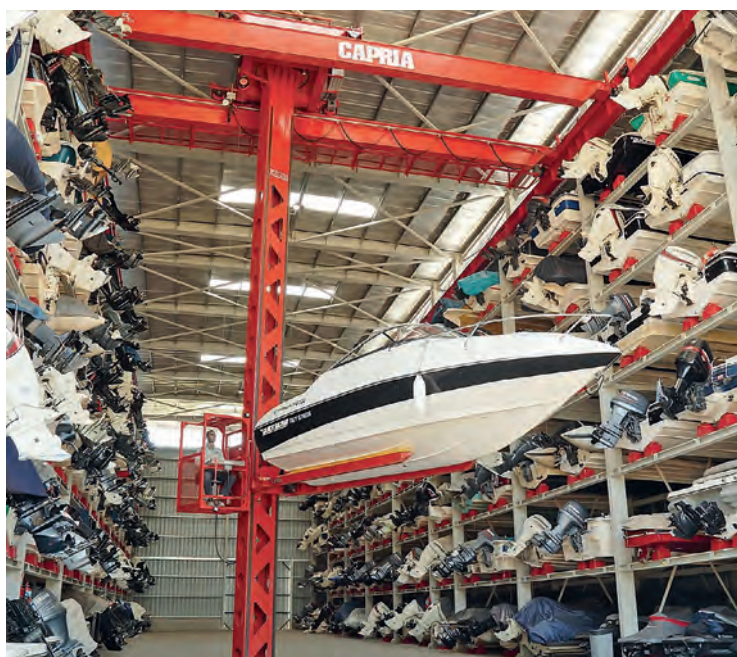
El procedimiento dependerá del tipo de embarcación, de su motorización, del equipamiento instalado y, especialmente, de dónde vaya a pasar los próximos meses: en el agua, en un amarre seco, sobre un remolque o en una instalación cubierta. Estas circunstancias condicionan las tareas que deben realizarse y el grado de protección necesario.

1 Elegir dónde pasará el invierno

La primera decisión es determinar las condiciones de almacenamiento. Sacar la embarcación del agua permite inspeccionar el casco, la hélice, los ánodos de sacrificio, los apéndices y las zonas que permanecen sumergidas durante la navegación. También facilita la limpieza y la detección de posibles daños.

Si se opta por dejarla en el amarre habitual, conviene comprobar que las amarras, las defensas y las conexiones están en buen estado. Hay que revisar los cabos, evitar roces contra el pantalán y asegurarse de que la embarcación dispone de suficiente libertad de movimiento ante los cambios de marea y los temporales. También resulta recomendable comprobar periódicamente las sentinas y el funcionamiento de las bombas de achique.

En ambos casos, la protección frente a la lluvia, la humedad y la suciedad es fundamental. Una cubierta o lona transpirable, correctamente instalada y bien sujeta, ayuda a mantener el barco limpio y reduce la entrada de agua. No debe impedir la ventilación ni formar bolsas en las que se acumule la lluvia. En zonas donde puedan producirse heladas, el invernaje debe incluir medidas específicas contra la congelación del agua re-



tenida en motores, tuberías, bombas y depósitos. En el Mediterráneo, donde las heladas son menos habituales en muchas zonas costeras, tampoco conviene descuidar esta posibilidad, especialmente en embarcaciones almacenadas en el interior o en áreas expuestas a bajas temperaturas.

2 Una limpieza a fondo, por dentro y por fuera

Antes de comenzar los trabajos mecánicos, conviene realizar una limpieza general. La sal, la arena, los restos orgánicos y la humedad acumulados durante la temporada pueden acelerar el deterioro de diferentes materiales y componentes.

Si la embarcación sale del agua, se debe limpiar el casco con productos adecuados para su acabado, prestando atención a la línea de flotación, la obra viva y los apéndices. También es el momento de revisar la pintura antifouling, identificar desconchones y valorar si será necesario renovar la protección antes de la siguiente temporada. En la cubierta, hay que limpiar las superficies antideslizantes, los desagües, las cornamusas, las escotillas y las zonas donde pueda quedar agua retenida. Las juntas y los sellados merecen una inspección especial: pequeñas fisuras pueden convertirse en vías de entrada de agua durante los meses de lluvia.

En el interior, se recomienda retirar restos de comida, vaciar neveras y armarios, limpiar los compartimentos y dejar secar completamente tapicerías, colchonetas y textiles. Los espacios cerrados y húmedos favorecen la aparición de moho, malos olores y manchas difíciles de eliminar. También es conveniente sacar del barco los objetos que no sean necesarios durante el invierno: ropa, documentación que pueda guardarse en tierra, material electrónico portátil y elementos susceptibles de deteriorarse con la humedad. Chalecos, cabos y otros equipos deben limpiarse, secarse y almacenarse siguiendo las indicaciones de sus fabricantes.

3 El motor, la prioridad del invernaje

El motor es uno de los elementos que más atención requiere al finalizar la temporada.

Las operaciones varían según se trate de un fueraborda, un intraborda o un sistema de cola intra-fueraborda o sterndrive, así como en función del combustible utilizado y del diseño del circuito de refrigeración.

La primera referencia debe ser siempre el manual del fabricante. No todos los motores necesitan los mismos procedimientos y algunas operaciones, especialmente en sistemas modernos de inyección o refrigeración, requieren herramientas y conocimientos específicos.

a) Cambio de aceite y filtros. En los motores que lo requieren, es aconsejable realizar el mantenimiento antes del periodo de inactividad. El aceite usado puede contener residuos de la combustión y otros con-



Lista de comprobación antes de cerrar el barco

Antes de dar por terminado el invernaje, conviene repasar los siguientes puntos**:

- ✓ Limpiar y secar completamente la embarcación, tanto por dentro como por fuera.
- ✓ Revisar el motor, los aceites, los filtros y el sistema de refrigeración.
- ✓ Proteger el circuito de combustible según las indicaciones del fabricante.
- ✓ Comprobar el estado de las baterías y planificar su mantenimiento.
- ✓ Vaciar o proteger los circuitos de agua, las bombas y los aseos.
- ✓ Revisar las válvulas de fondo, los pasacascos y las bombas de achique.
- ✓ Inspeccionar el casco, la hélice, los ánodos y los elementos de transmisión.
- ✓ Revisar velas, cabos, jarcia, defensas y equipos de cubierta.
- ✓ Comprobar los equipos de seguridad y anotar las fechas de revisión.
- ✓ Retirar objetos húmedos, proteger la electrónica y garantizar la ventilación.
- ✓ Asegurar las amarras y colocar correctamente la cubierta de protección.
- ✓ Programar las revisiones periódicas durante los meses de inactividad.

** Este artículo es una guía general para embarcaciones de recreo. Antes de realizar operaciones mecánicas o eléctricas, conviene comprobar las instrucciones específicas del fabricante y recurrir a un servicio técnico cuando el procedimiento lo requiera.

taminantes que no interesa mantener durante meses en el circuito de lubricación. También deben revisarse los filtros de aceite y combustible, respetando los intervalos de mantenimiento establecidos. En los motores intraborda y sterndrive, conviene comprobar asimismo el lubricante de la transmisión. Si presenta un aspecto lechoso o indicios de agua, es necesario investigar el origen de la contaminación antes de volver a utilizar el equipo.



b) Refrigeración. Es uno de los puntos críticos del invierno. En los motores refrigerados por agua de mar, hay que comprobar que el circuito queda correctamente drenado o protegido según las instrucciones del fabricante. El agua retenida puede provocar corrosión y, si se congela, ocasionar daños graves en conductos, intercambiadores, colectores y otros componentes. En los motores con circuito cerrado, se debe comprobar el estado y la concentración del refrigerante, mientras que el circuito de agua salada necesita las operaciones de mantenimiento correspondientes. Si se utiliza anticongelante marino, debe ser el producto apropiado para el sistema y aplicarse según el procedimiento recomendado.

c) Protección interna. Algunos motores requieren tratamientos específicos para proteger las superficies internas durante periodos prolongados sin funcionar. Es el caso de determinados procedimientos de lubricación de almacenamiento, cuya aplicación depende de la tecnología del motor. No conviene pulverizar productos ni introducir aditivos por iniciativa propia sin confirmar que son compatibles con el equipo.

d) Inspección general. Hay que revisar correas, manguitos, abrazaderas, conexiones, posibles fugas y signos de corrosión. En los fueraborda y las colas, también deben comprobarse la hélice, el sistema de dirección, los elementos de transmisión y los ánodos de sacrificio. Si se detectan golpes, holguras o daños, es preferible repararlos antes de volver a navegar.

Para los propietarios sin experiencia mecánica, contratar el invierno en un servicio técnico especializado suele ser la opción más segura. Además de ejecutar las operaciones, el profesional puede detectar desgastes que pasarían inadvertidos en una revisión superficial.

4 Combustible

El combustible merece una atención específica cuando la embarcación va a permanecer varias semanas o meses sin utilizarse. Con el tiempo, puede degradarse y, en determinadas condiciones, acumular agua o generar depósitos que afectan a filtros, conductos e inyectores.

En motores de gasolina, debe valorarse el uso de un estabilizador compatible con el combustible y con las especificaciones del fabricante. La cantidad de producto y la forma de distribuirlo por el sistema deben ajustarse a las instrucciones correspondientes.

También hay que decidir qué hacer con el nivel del depósito. No existe una recomendación universal válida para todas las embarcaciones: las indicaciones dependen del tipo de depósito, del combustible, de la ventilación del sistema y de las condiciones de almacenamiento. Por ello, conviene seguir el manual y evi-



tar dejar un depósito parcialmente lleno durante meses sin haber valorado las recomendaciones aplicables. En motores diésel, se deben revisar los filtros separadores de agua y comprobar si hay indicios de contaminación. Si se sospecha la presencia de agua o microorganismos, es preferible resolver el problema antes del almacenamiento.

La seguridad es prioritaria en cualquier intervención relacionada con el combustible. No se debe trabajar cerca de llamas, chispas o equipos que puedan provocar una ignición. Si se perciben vapores u olores persistentes, hay que ventilar la zona, evitar accionar equipos eléctricos que puedan generar chispas y solicitar una revisión profesional.

5 Baterías y sistema eléctrico

Las baterías son otra fuente habitual de incidencias al comienzo de la temporada. La inactividad, una descarga profunda o un sistema de carga deficiente pueden reducir su rendimiento y acortar su vida útil.

Antes de guardar la embarcación, conviene comprobar el estado de carga, limpiar e inspeccionar los bornes y revisar las conexiones. Si hay corrosión, debe eliminarse de forma segura, utilizando los productos y procedimientos adecuados para el tipo de batería.

En las baterías de plomo-ácido, AGM, gel o litio, las condiciones de almacenamiento no son idénticas. Por eso, es imprescindible seguir las indicaciones específicas del fabricante, tanto para el nivel de carga como para la temperatura y la periodicidad de las comprobaciones. Si el barco dispone de conexión eléctrica en el amarre, puede ser posible mantener las baterías mediante un cargador adecuado con regulación automática. Sin embargo, no debe dejarse cualquier cargador conectado indefinidamente sin verificar su compatibilidad, instalación y estado.

Cuando no exista suministro eléctrico, puede ser conveniente desconectar las baterías o retirarlas, siempre que el procedimiento sea compatible con los sistemas instalados. Antes de hacerlo, hay que comprobar si se alimentan alarmas, bombas automáticas, equipos de seguridad u otros dispositivos que deban permanecer operativos.

En embarcaciones con baterías de litio, sistemas de gestión de baterías o instalaciones eléctricas complejas, las operaciones deben seguir estrictamente las instrucciones del fabricante y, si es necesario, ser realizadas por un técnico especializado.





6 Agua dulce, aseos y circuitos sanitarios

Los circuitos de agua son especialmente vulnerables durante los periodos de inactividad. Los depósitos, las tuberías, los grifos, las bombas y los calentadores pueden conservar agua que se deteriore o, en condiciones de congelación, cause daños.

El primer paso consiste en vaciar los depósitos de agua dulce cuando así lo indique el procedimiento de almacenamiento. Después deben revisarse las tuberías, las bombas, los filtros y los puntos de consumo, prestando atención a los tramos donde pueda quedar agua retenida.

Los calentadores requieren especial cuidado: no deben ponerse en funcionamiento sin agua si el fabricante no lo permite, y su vaciado debe realizarse según las instrucciones del equipo.

En los aseos marinos, hay que seguir el procedimiento específico de la instalación para proteger la bomba, las tuberías, las válvulas y el depósito de aguas negras. No se deben verter productos químicos o anticongelantes sin comprobar su compatibilidad con los materiales y su adecuación al uso marino.

También deben revisarse las válvulas de fondo, los pasacascos y las conexiones. Si la embarcación queda a flote, estos elementos forman parte de las comprobaciones esenciales para prevenir entradas de agua.

Si se utilizan productos anticongelantes en circuitos sanitarios, deben ser los indicados para ese uso y aplicarse de acuerdo con las instrucciones del fabricante.



Los productos destinados a sistemas de refrigeración del motor no deben utilizarse indistintamente en circuitos de agua potable.

7 Humedad, ventilación y protección del interior

Mantener el interior seco es uno de los objetivos principales del invernaje. La humedad acumulada puede afectar a tapicerías, maderas, electrónica, conectores y otros elementos, además de favorecer la aparición de moho.

Una vez realizada la limpieza, hay que dejar secar los compartimentos y ventilar la cabina. Es conveniente retirar textiles húmedos, levantar los colchones para facilitar la circulación del aire y dejar abiertos los armarios cuando las condiciones de seguridad lo permitan. Los deshumidificadores pueden resultar útiles, pero deben elegirse y utilizarse de acuerdo con las condiciones del barco. Los modelos pasivos necesitan revisiones para vaciar o sustituir sus depósitos, mientras que los eléctricos requieren una alimentación segura y una instalación adecuada.

Las lonas y cubiertas deben proteger de la lluvia sin impedir la circulación del aire. Una embarcación herméticamente cerrada y con humedad en su interior puede desarrollar condensación y moho, incluso aunque no entre agua del exterior.

En las embarcaciones con madera vista, cuero o materiales delicados, conviene utilizar productos de conservación compatibles con cada superficie. La limpieza agresiva o el uso indiscriminado de aceites y disolventes puede causar más daños que beneficios.

8 Velas, jarcia, cabos y equipos de cubierta

En los veleros, el final de temporada es un buen momento para revisar la jarcia firme y de labor, las velas, los enrolladores y los mecanismos de maniobra.

Las velas deben lavarse cuando sea necesario, secarse por completo y guardarse en un lugar limpio y seco. Antes de plegarlas, conviene inspeccionar costuras, cremalleras, refuerzos y posibles zonas desgastadas. Una pequeña reparación realizada ahora puede evitar daños mayores durante la siguiente campaña.

La jarcia, los terminales, los grilletes y los elementos de fijación deben revisarse en busca de corrosión, deformaciones o desgaste. Si existen dudas sobre la integri-



dad de componentes estructurales, es recomendable solicitar una inspección profesional.

Los cabos también merecen atención. La sal y la suciedad pueden acumularse entre las fibras, mientras que los roces pueden debilitar las zonas de trabajo. Después de limpiarlos y secarlos, deben guardarse ordenadamente, evitando dobleces o tensiones innecesarias. En cualquier tipo de embarcación, conviene comprobar el estado de las defensas, las escaleras de baño, las lonas, los cierres y los herrajes. Las piezas deterioradas pueden sustituirse durante el invierno, cuando existe más margen para buscar recambios.

9. Seguridad y equipos electrónicos

El invernaje es una oportunidad para revisar el material de seguridad. Los chalecos salvavidas, las balsas, las bengalas, los extintores, las señales y los equipos de comunicación deben comprobarse conforme a sus requisitos de mantenimiento y caducidad. Los chalecos autoinflables requieren especial atención a sus mecanismos, botellas y sistemas de activación. Las balsas salvavidas deben someterse a las revisiones que correspondan en una estación autorizada. No basta con guardarlas y confiar en que estarán operativas cuando se necesiten.



En cuanto a la electrónica, conviene limpiar las pantallas con productos compatibles, revisar las conexiones accesibles y proteger los equipos portátiles de la humedad. Los dispositivos que se retiren deben almacenarse en condiciones adecuadas, mientras que las antenas y los conectores exteriores han de inspeccionarse para detectar posibles daños.

También es aconsejable comprobar las bombas de achique y sus flotadores, así como las alarmas de sentina. Si la embarcación permanece en el agua, estos sistemas pueden seguir siendo esenciales durante todo el invierno.

10 Una cubierta segura y una revisión periódica

Antes de cerrar la embarcación, hay que verificar que las escotillas y los accesos quedan correctamente asegurados, que los desagües están despejados y que no se han dejado objetos que puedan mojarse o desplazarse. La cubierta de protección debe quedar bien tensada y contar con soportes suficientes para evacuar el agua de lluvia. Una lona que cede con el peso del agua puede deformarse, romperse o transmitir esfuerzos a elementos de la embarcación. No conviene considerar el invernaje una operación que se realiza una sola vez y se olvida hasta primavera. Aunque el barco esté guardado, es recomendable efectuar visitas periódicas para comprobar las amarras, la cubierta, la presencia de agua, la ventilación y el estado general de los equipos.

Tras un temporal, una revisión adicional permite detectar desplazamientos, roturas o entradas de agua antes de que el problema se agrave. Si el barco está en una instalación de almacenamiento, conviene acordar con el responsable qué controles se realizarán y qué incidencias se comunicarán.

11 Planificar la próxima temporada

El final de la campaña también permite preparar con tiempo las tareas de mantenimiento que no resulta imprescindible ejecutar de inmediato. Pintura antifouling, renovación de ánodos, revisión de la jarcia, reparación de tapicerías o sustitución de equipos pueden programarse con antelación. Solicitar presupuestos durante el invierno ayuda a organizar el gasto y facilita la disponibilidad de recambios y servicios técnicos. Además, permite distribuir las intervenciones sin concentrarlas en las semanas previas a la primavera, cuando la demanda de los talleres y las instalaciones náuticas suele aumentar.

Es útil elaborar una lista de incidencias detectadas durante las últimas salidas: vibraciones, dificultades de arranque, pérdidas de potencia, problemas eléctricos, fugas o ruidos anormales. Anotar cuándo aparecieron y en qué circunstancias ayudará al técnico a localizar su origen. La documentación de los trabajos realizados, las facturas y las fechas de sustitución de componentes también facilita el seguimiento del mantenimiento. Una embarcación con un historial ordenado es más sencilla de conservar y permite anticipar las operaciones futuras.*

EL MAR NUNCA SERÁ EL MISMO



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

Evolución del diseño y el lujo italianos



Con el 52% de la cartera mundial de pedidos de superyates de 2026 en manos de astilleros italianos, el Salón Náutico Internacional de Génova puso de relieve la transformación del sector hacia un lujo más discreto, funcional y centrado en la experiencia a bordo. Según los datos facilitados por la organización, el certamen reunió más de 1.000 embarcaciones, presentó 215 nuevos modelos y contó con participantes de 45 países.

La 66ª edición del Salón Náutico Internacional de Génova, celebrada del 1 al 6 de octubre, reflejó tanto la fortaleza de la industria náutica italiana como los cambios en las preferencias de los armadores. Organizado por Confindustria Nautica, la Asociación Italiana de la Industria Náutica, el encuentro volvió a sus tradicionales fechas de otoño en el renovado Waterfront di Levante, un espacio que integró exposición náutica, arquitectura contemporánea y diseño junto al Mediterráneo.

Las cifras difundidas por la organización ofrecieron una radiografía de la evolución del mercado: la superficie de exposición a flote aumentó un 4% respecto a la edición anterior, la eslora media de las tres embarcaciones de mayor tamaño de cada segmento creció un 14,1% y la presencia de multicascos se incrementó un 28%. Estos datos acompañaron la tendencia hacia embarcaciones de mayor tamaño y una oferta cada vez más diversificada. El contexto industrial reforzó la relevancia internacional del certamen. Según Confindustria Nautica, el sector náutico italiano facturaba 8.600 millones de euros,



La 67ª edición del Salone Nautico Internazionale di Genova se celebrará del 30 de septiembre al 5 de octubre de 2027.

generaba más de 13.000 millones de euros de valor añadido y daba empleo a cerca de 170.000 personas. Alrededor del 90% de su producción se destinaba a los mercados internacionales.

Piero Formenti, presidente de Confindustria Nautica, destacó que la evolución de las dimensiones de las embarcaciones y de los distintos segmentos reflejaba tanto la transformación del mercado como la capacidad del salón para adaptarse a ella.

Un lujo más discreto y experiencial

Más allá de las cifras, uno de los aspectos destacados por la organización fue el cambio en la concepción del lujo entre las nuevas generaciones de armadores. Dan Lenard, cofundador y diseñador de Nuvolari Lenard, observó una tendencia hacia interiores sobrios, materiales de gran calidad y espacios concebidos para disfrutar de la privacidad y del tiempo a bordo, en lugar de exhibir riqueza. *«Para ellos, el lujo es pasar tiempo a bordo. El tiempo es el mayor lujo de hoy»*, afirmó Lenard en declaraciones recogidas por la organización.

Esta evolución trasladó nuevas exigencias al diseño naval. La distribución, las proporciones, los acabados y la funcionalidad adquirieron mayor importancia como elementos capaces de mejorar la experiencia a bordo, más allá de su valor estético o simbólico.

En este contexto, el **Design Innovation Award** volvió a ocupar un lugar destacado en el programa del salón. Creado en 2020 por Confindustria Nautica y el certamen





genovés, el premio celebró su séptima edición el 2 de octubre y recibió, según sus promotores, más de 100 candidaturas repartidas en 11 categorías.

El jurado internacional estuvo presidido por Paolo Brescia, arquitecto y cofundador de OBR – Open Building Research, quien defendió una concepción del diseño basada en la responsabilidad, la innovación y la capacidad de alcanzar mejores resultados con menos recursos. El galardón valoró propuestas que integraban estética, investigación, tecnología, funcionalidad y sostenibilidad. Entre los modelos reconocidos figuró el **Azi-mut Magellano 27M**, ganador en la categoría de superyates por su planteamiento estilístico, la distribución y la calidad de sus



interiores. El **Riva 56 Rivale Super** recibió una mención de honor por su silueta y sus soluciones de diseño, mientras que el **Man-gusta Icona 70** obtuvo el Premio Especial a la Innovación Sobresaliente.

El valor diferencial del Made in Italy

La integración de creatividad, ingeniería y artesanía continuó siendo uno de los rasgos distintivos de la industria italiana. Para Brescia, la capacidad de combinar arte y técnica resultaba esencial para afrontar los retos actuales del diseño. Lenard, por su parte, vinculó la importancia de la belleza en los productos italianos con una tradición cultural que seguía diferenciándolos en los mercados internacionales.



Esta identidad se reflejó también en **Living Made in Italy**, la zona situada en el muelle H y desarrollada con el apoyo de la Agencia Italiana de Comercio Exterior. El espacio reunió embarcaciones de entre 35 y 50 metros de eslora con otras manifestaciones del diseño, la hospitalidad, la artesanía y la ingeniería italianas.

Entre las marcas representadas se encontraban Venini y Riflessi, junto a Leonardo, cuya marca Agusta exhibió un helicóptero bimotores ligero AW109. La propuesta amplió el concepto de excelencia italiana más allá de la construcción naval y puso de manifiesto los vínculos entre náutica, interiorismo, diseño industrial y tecnología avanzada.

Stefano Pagani, director del Departamento de Estudios de Confindustria Nautica, destacó la contribución del diseño y del estilo de vida italianos a la identidad internacional de las embarcaciones del país. La combinación de estos elementos, señaló, contribuía a hacer más reconocibles los modelos italianos en el exterior.



La relación entre la náutica y otros sectores creativos también se manifestó a través de las colaboraciones del salón con firmas vinculadas a la moda, la automoción y la relojería. Entre las voces recogidas en el programa figuraron Alberto Racca, CEO de Trussardi y del Grupo Miroglio; Santo Fici-

li, CEO de Alfa Romeo y Maserati; y Mario Peserico, director general de Eberhard & Co. Sus intervenciones pusieron el acento en valores compartidos como la belleza, la innovación, las prestaciones y la artesanía.

Innovación, sostenibilidad y negocio internacional

La organización articuló buena parte del programa profesional en torno a la tecnología, la sostenibilidad y la Economía Azul. El espacio **FORUM26** abordó cuestiones como la inteligencia artificial, la ciberseguridad, la innovación tecnológica, el turismo náutico, la formación y las oportunidades profesionales del sector. Entre los encuentros previstos figuraron el **World Yachting Sustainability Forum**, la **European Sustainable Boating Roundtable** y una conferencia sobre el impacto económico de la náutica. La generación de negocio internacional constituyó otro de los ejes del certamen. Con el apoyo de la Agencia Italiana de Comercio Exterior, el programa de visitantes profesionales incorporó compradores y periodistas de 35 países. Según las cifras comunicadas por la organización, el número de compradores internacionales pasó de 70 a 180, con perfiles especializados en superyates, importación, distribución y comercialización. Asimismo, los **TechTrade Days**, celebrados los días 1 y 2 de octubre, reunieron a más de 400 marcas de equipamiento, accesorios y componentes en un encuentro orientado a facilitar las relaciones comerciales entre astilleros, diseñadores, fabricantes, distribuidores y proveedores.

El programa también prestó atención a las nuevas generaciones y a las oportunidades





de formación. La zona **Blue Arena**, ubicada en el pabellón Palasport, acercó la náutica al público mediante actividades y espacios dedicados a la innovación, las empresas emergentes, la formación profesional y las instituciones marítimas.

Un frente marítimo renovado

El **Waterfront di Levante** constituyó otro de los elementos centrales de esta edición. La transformación del antiguo recinto ferial, basada en el plan director del arquitecto Renzo Piano, configuró un espacio más abierto al mar, con nuevos pabellones, canales y amplias zonas de exposición a flote.

Paolo Brescia, cuyo estudio OBR participó en el desarrollo del frente marítimo, destacó el objetivo de «devolver el mar a la ciudad». La intervención buscó reforzar la conexión entre el recinto, el puerto y el tejido urbano, integrando la actividad profesional en el entorno marítimo de Génova.

Esta relación entre arquitectura, ciudad y mar amplió el alcance del certamen más allá de la presentación de embarcaciones. El di-



seño de los barcos, la innovación industrial y la transformación del espacio urbano confluyeron en una misma lectura de la cultura náutica italiana.

En conjunto, la edición de 2026 mostró, según los datos y las valoraciones difundidos por la organización, una industria que mantuvo su peso internacional mientras res-

pondía a nuevas demandas de los armadores. La calidad constructiva, la tecnología y la funcionalidad siguieron siendo fundamentales, pero convivieron con una concepción del lujo cada vez más vinculada al bienestar, la privacidad y la experiencia de navegar.*

www.salononautico.com





FLY 53

THE FLY SERIES

53 | 62 | 68 | 72 | 78 | 82

EMBRACE OPEN-AIR FREEDOM

The iconic Azimut Fly Series was forged out of tradition with the idea of offering a contemporary and sea-immersive experience, while inspiring the unique feeling of open-air freedom. Sleek and unexpectedly spacious Italian-made interiors are conceived to create a sensational atmosphere, filling days and nights with charming comfort and well-being.

AZIMUT. DARE TO AMAZE.

OFFICIAL DEALER Marina Estrella www.marinaestrella.com
For other countries find your local dealer on azimutyachts.com

MARINA ESTRELLA, S.L.
Oficina Central El Masnou
tel. (+34) 93 540 39 00
comercial@marinaestrella.com
www.marinaestrella.com



AZIMUT YACHTS
SPAIN
OFFICIAL DEALER

AZIMUT

LEO MESSI ENCARGA UN SUNREEF ULTIMA 88 PARA SU FLOTA DE CATAMARANES DE LUJO

El catamarán de lujo, actualmente en construcción en los astilleros de Sunreef Yachts en Emiratos Árabes Unidos, combinará diseño contemporáneo, altas prestaciones y espacios exclusivos para disfrutar del mar en familia.

Leo Messi se incorpora a la familia Sunreef Yachts con el encargo de un nuevo ULTIMA 88, que formará parte de su flota MIM Ocean, con base en Baleares y orientada a ofrecer experiencias exclusivas en el mar. La embarcación se encuentra actualmente en construcción en las instalaciones de última generación que el astillero tiene en Emiratos Árabes Unidos.

El catamarán ha sido concebido para combinar lujo, confort y dinamismo. Su distribución incluye cuatro cabinas para invitados y una suite principal de manga completa, diseñada como un espacio privado de descanso. Destaca también el Ocean Lounge, una de las señas de identidad de Sunreef, que facilita el acceso al agua y crea una zona ideal para practicar deportes náuticos o relajarse junto al mar.

A bordo, el garaje específico para motos acuáticas, las amplias zonas exteriores de descanso y un generoso flybridge completan una propuesta pensada para disfrutar del tiempo libre al aire libre. Su arquitectura estilizada y sus dos motores de 1.000 CV prometen una combinación de velocidad y maniobrabilidad.

Para Francis Lapp, fundador y CEO de Sunreef Yachts, la incorporación de Messi refleja una visión compartida del lujo, basada en la libertad, la privacidad y el tiempo dedicado a la familia. El futbolista, por su parte, ha destacado que tanto él como su familia disfrutan del mar siempre que tienen ocasión y que el estilo y el equipamiento de Sunreef encajan con sus preferencias.

Con este encargo, Messi se suma al grupo de propietarios vinculados a la marca, entre los que figuran otras destacadas figuras del deporte internacional. Fundada en 2002, Sunreef Yachts está especializada en catamaranes y superyates de lujo personalizados, combinando ingeniería naval, artesanía e innovación tecnológica para desarrollar embarcaciones adaptadas a cada armador.

www.sunreef-yachts.com



VETUS

impulsa la navegación eficiente y conectada

VETUS presentó en el Salón Náutico de Barcelona 2026 sus últimas soluciones orientadas a mejorar la eficiencia, la seguridad y la facilidad de uso a bordo. Entre las novedades destaca la nueva gama de motores híbridos marinos M-Line Hybrid, que combina propulsión eléctrica y convencional para reducir consumo, emisiones y ruido sin renunciar a las prestaciones. La electrificación se completa con nuevos bancos de baterías de litio específicos para aplicaciones marinas, con elevada densidad energética, carga rápida y sistemas avanzados de gestión y monitorización.

La compañía muestra también la gama BowPro de hélices de proa y popa con control proporcional, que facilita las maniobras de atraque y desatraque con mayor precisión.

A ello se suma una creciente integración con fabricantes de motores fueraborda e intraborda, que permite incorporar funciones avanzadas como el posicionamiento dinámico o “ancla virtual”. Con esta estrategia, VETUS apuesta por sistemas interconectados que simplifican la gestión de la embarcación y ofrecen al navegante mayor control, seguridad y tranquilidad.

www.vetus.com



Yanmar, patrocinador oficial de la 38ª America's Cup



El Grupo Yanmar consolida su idilio con la vela de élite al ser confirmado como Patrocinador Oficial y de Deportes Náuticos de la 38ª edición de la Louis Vuitton America's Cup, que se celebrará en Nápoles en 2027. Esta alianza prolonga una trayectoria conjunta de más de una década que comenzó en 2013.

Para Yanmar, cuya visión persigue que personas y naturaleza prosperen unidas, la competición representa un escaparate inigualable de tecnología marina avanzada e innovación sostenible. Wouter-Jan van der Wurff, presidente de YANMAR Marine International, destacó que el océano es un sistema vital que exige responsabilidad, uniendo rendimiento y sostenibilidad a través de tecnologías de bajas emisiones e hidrógeno. Por su parte, Grant Dalton, CEO de Emirates Team New Zealand, celebró la continuidad de un socio comprometido con superar los límites del rendimiento técnico sin dar la espalda al entorno marino.

www.yanmar.com

Velettrica presenta Drive-Pod-16, propulsión híbrida más sostenible

La compañía italiana Velettrica ha presentado en el Salón Náutico Internacional de Génova el Drive-Pod-16, un sistema de propulsión híbrida desarrollado con el apoyo del Centro Nacional de Movilidad Sostenible de Italia (MOST). Diseñado para embarcaciones de vela y motor de hasta 14 metros, combina un motor eléctrico integrado en una unidad sumergida con baterías modulares y distintas opciones de generación auxiliar. El sistema permite recuperar energía durante la navegación a vela y alimentar los equipos de a bordo. Además, incorpora materiales reciclados procedentes de redes de pesca abandonadas y fibra de carbono recuperada. Según la compañía, su diseño reduce más de un 40% las emisiones de CO₂ durante el ciclo de vida del producto frente a soluciones convencionales.

velettrica.it



SALÓN NÁUTICO DE BARCELONA

Apuesta por la calidad y la internacionalización

La organización cifra en cerca de 20.000 los visitantes de la edición de 2026, que ha reunido 170 expositores y más de 300 marcas, con una destacada presencia de astilleros nacionales e internacionales.

El Salón Náutico Internacional de Barcelona ha cerrado su edición de 2026 con un balance positivo, según los datos facilitados por la organización, que destaca el nivel de las marcas y modelos expuestos, el regreso de firmas internacionales y la ampliación de la oferta hacia nuevos sectores y experiencias vinculados al mar. El certamen, celebrado del 14 al 18 de octubre en el Port Vell, ha mantenido su apuesta por la calidad y la internacionalización, con especial atención al público interesado en la adquisición de embarcaciones y en las últimas novedades del sector.

Organizado por Fira de Barcelona con la colaboración de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN), el salón ha reunido, según las cifras oficiales, más de 226 embarcaciones de distintas esloras y 170 expositores, con más de 300 marcas representadas. La organización señala que la actividad comercial y los contactos establecidos durante el evento han genera-



do satisfacción entre los participantes, con operaciones cuya materialización podría producirse en los próximos meses.

En cuanto a la afluencia, la organización estima que cerca de 20.000 personas han visitado el certamen. De ellas, un 35% procedía de fuera de Cataluña y un 15% del total correspondía a visitantes internacionales, principalmente de Francia, Italia, Alemania, Estados Unidos y Reino Unido. También se ha registrado, según el balance del salón, una presencia destacada de compradores procedentes



de Madrid, Baleares, la Comunidad Valenciana, Andalucía y Galicia.

El presidente del certamen, Luis Conde, ha valorado esta edición como un paso adelante en la estrategia del evento, con el refuerzo de la actividad comercial, la proyección internacional y la calidad de la oferta. En palabras de Conde, el nivel de las marcas, los modelos, las innovaciones y el público consolida al salón barcelonés como una plataforma estratégica para la industria náutica europea.

Marcas internacionales y protagonismo nacional

Entre los aspectos destacados por la organización figura el regreso de fabricantes de veleros de alta gama como Oyster, Amel y Yachts, ausentes durante varias ediciones. Su participación se ha sumado a la de grupos y firmas internacionales como Beneteau, Fountaine Pajot, Jeanneau, Lagoon, Excess, Mercury, Fjord, Bluegame, Sea Ray y X-Yachts, reforzando la diversidad de la oferta expuesta.

La construcción española ha contado asimismo con una presencia relevante. Un total de 20 astilleros nacionales —Amura, Nicolau, Auxinavy, Caral, De Antonio, Dipol, Elyd, Girbau, Kattum, Kumbra, Lasai, Lema, Level, Maxim, Nuva, Pantiera, Quer, Simbad, Sasa y Zephyr—

han mostrado sus propuestas, poniendo de relieve la diversidad de la industria nacional en ámbitos como el diseño, la innovación y la construcción de embarcaciones.

Nuevos espacios y experiencias vinculadas al mar

La organización también destaca la ampliación de la propuesta expositiva con nuevos contenidos y áreas temáticas. Bajo el concepto SeaMotion, el muelle de la Fusta ha incorporado el Indoor Pavillion, un espacio dedicado a los

puertos deportivos españoles, el submarinismo, los deportes acuáticos y el estilo de vida náutico.

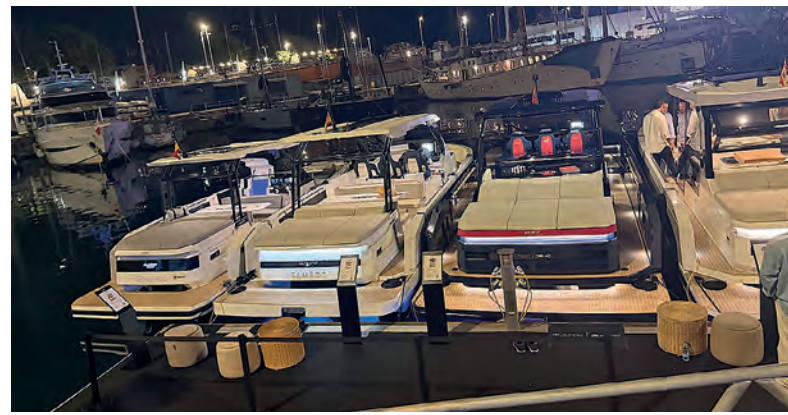
La innovación sostenible ha tenido su propio protagonismo en **Innovation Dock**, con embarcaciones y dispositivos totalmente eléctricos. El programa se ha completado con pruebas de navegación y otras experiencias, además de las sesiones profesionales de Ágora-Port, coordinadas por el Port de Barcelona y Barcelona Clúster Nàutic en Marina Port Vell.*

www.salonnautico.com



La próxima edición del Salón Náutico Internacional de Barcelona está prevista del 13 al 17 de octubre de 2027, nuevamente en el Port Vell de la capital catalana.





JOSEP ANTONI LLOPART

Director del Salón Náutico Internacional de Barcelona

“Debemos acercar la náutica a las nuevas generaciones y demostrar que navegar no es una actividad exclusiva del lujo”

El Salón Náutico Internacional de Barcelona afronta una etapa decisiva de transformación, con el objetivo de situar la experiencia del visitante en el centro de su propuesta, atraer a nuevas generaciones y aprovechar las ventajas de su privilegiado emplazamiento en el corazón de la ciudad. El certamen busca así reforzar su papel como punto de encuentro para profesionales, compradores y aficionados al mar. Hablamos con Josep Antoni Llopart, director del salón, sobre la evolución del evento, los retos de acercar la náutica a un público más amplio y los factores que distinguen a Barcelona de otros grandes salones europeos.

¿Qué ha cambiado en el Salón Náutico de Barcelona en los últimos cinco años y qué espera que cambie en los próximos?

El principal cambio ha sido la evolución hacia un modelo centrado en la experiencia del visitante. Tradicionalmente, el salón se ha enfocado en la exposición de embarcaciones, accesorios y equipamiento, pero ahora debemos avanzar hacia una propuesta que acompañe también el proceso de compra y venta.

Nuestro objetivo es facilitar que los compradores puedan probar las embarcaciones, que los profesionales dispongan de espacios adecuados para establecer contactos y que las empresas encuentren entornos propicios para reunirse con sus clientes y colaboradores. Más allá de ofrecer una exposición de calidad, queremos que el salón aporte valor durante todo el proceso comercial, favoreciendo tanto las oportunidades de negocio como las relaciones profesionales.

La náutica sigue asociándose al lujo. ¿Qué puede hacer el sector para cambiar esa percepción?

Es fundamental acercar la náutica a las nuevas generaciones. El sector ya está avanzando en esta dirección mediante fórmulas como el chárter y los clubes de navegación, que permiten disfrutar del mar sin necesidad de adquirir una embarcación. Cada vez se ofrecen más alternativas basadas en el acceso



a la navegación y en el tiempo de disfrute, en lugar de en la propiedad.

Debemos contribuir a que los jóvenes pierdan el miedo a acercarse a este mundo y descubran la náutica como una forma de disfrutar del mar y del tiempo libre. Desde el salón, tenemos la responsabilidad de facilitar ese acercamiento, tanto mediante espacios de asesoramiento como dando visibilidad a las empresas y los servicios que permiten descubrir las distintas posibilidades de la navegación.

También debemos ampliar nuestra propuesta más allá de la venta de embarcaciones e incorporar actividades y sectores complementarios que enriquezcan la experiencia del visitante y refuercen el atractivo del certamen.

¿Qué tiene Barcelona que no tengan otros grandes salones náuticos?

Barcelona cuenta con un emplazamiento privilegiado. La ciudad ofrece numerosos atractivos y el salón se celebra prácticamente en pleno centro urbano, lo que facilita la visita y permite combinar el evento con la oferta cultural, gastronómica y turística de la ciudad.

A ello se suma la propia configuración del salón, con las embarcaciones dispuestas en línea a lo largo del puerto. Esta distribución hace que el recorrido sea cómodo, práctico y accesible, y facilita tanto la visita a los barcos como las salidas al mar. A diferencia de otros grandes certámenes europeos, donde los recorridos pueden resultar más complejos, en Barcelona la disposición lineal permite visualizar las embarcaciones y desplazarse entre ellas con facilidad. Desde la organización trabajamos para mejorar la sectorización y la distribución de la oferta, pero contamos con una ventaja importante: el frente de agua del puerto, que ofrece unas condiciones muy favorables para organizar la exposición y facilitar la experiencia de los visitantes.

Después de conocer de cerca el sector, ¿qué cree que todavía no entiende la mayoría de la gente sobre la náutica de recreo?

Creo que todavía no se percibe la náutica de recreo como una actividad suficientemente accesible y popular. Deberíamos entenderla como otra forma de disfrutar del mar, al igual que hacemos en la playa, y descubrirla también desde una perspectiva deportiva y lúdica, sin asociarla exclusivamente al lujo.

Para conseguirlo, el sector debe comunicar de una manera más práctica y realista. Es importante explicar que existen distintas formas de navegar y que hacerlo puede costar mucho menos de lo que habitualmente se piensa. Si comparamos el precio de una semana de vacaciones en Ibiza, incluyendo hotel y vuelos, con el de disfrutar de una embarcación, podemos comprobar que la diferencia no siempre es tan grande como se imagina.

A veces ponemos demasiado énfasis en la imagen asociada a un alto poder adquisitivo y en el estilo de vida asociado a la náutica. Aunque estos aspectos también forman parte de su atractivo, debemos equilibrar ese mensaje con información concreta sobre las opciones disponibles y su coste real. De lo contrario, corremos el riesgo de reforzar la idea de que navegar es una actividad reservada a unos pocos.

*Necesitamos una comunicación más racional, que muestre la diversidad de posibilidades que ofrece el sector y anime especialmente a los jóvenes a descubrir el mar. Disfrutar de la navegación no tiene por qué implicar ser propietario de una embarcación ni realizar una gran inversión.**

**De izq a derecha
David Pino, director
Port Vell- Josep Antoni
Llopart, director del
salón- Luis Conde,
presidente del salón y
Jordi Carrasco,
director general de
ANEN.**



EL SECTOR NÁUTICO HACE BALANCE

El Salón Náutico Internacional de Barcelona ha vuelto a reunir a empresas, astilleros, distribuidores y profesionales del sector en una edición marcada por las novedades de producto, las oportunidades comerciales y el contacto directo con el público. Una vez concluido el certamen, es momento de hacer balance y conocer de primera mano las impresiones de las empresas participantes.

Desde *Skipper* hemos querido recoger sus valoraciones sobre la afluencia de visitantes, las oportunidades de negocio generadas y los resultados de su participación, así como su opinión sobre la organización del salón y los aspectos que podrían mejorarse en futuras ediciones. Un recorrido por las experiencias de los protagonistas del sector que permite tomar el pulso a la feria y conocer también las principales novedades, productos y propuestas que han presentado en sus stands.

Los testimonios presentan valoraciones muy distintas, desde la satisfacción hasta las críticas, hecho que refleja la diversidad de experiencias del sector sin ofrecer una conclusión común.



ADIN-Clúster Nàutic Català: mejorar la afluencia y ampliar la oferta

Desde ADIN-Clúster Nàutic Català hacemos una valoración positiva de esta edición del Salón Náutico de Barcelona. Hemos apreciado un esfuerzo por mejorar el certamen, tanto en su planteamiento como en la distribución de los espacios y la presencia de expositores y embarcaciones.



En cuanto a la afluencia, consideramos que ha sido inferior a la deseable, aunque hemos constatado que el visitante mostraba un interés real por el producto y una mayor predisposición a la compra. Creemos que es importante valorar no solo la cantidad de público, sino también su calidad y las oportunidades comerciales que genera.

Nuestra participación nos ha permitido reforzar la relación con las empresas del sector, dar a conocer nuestra actividad y ampliar nuestra base de asociados. Este año hemos impulsado las campañas «Ven a tomar un café con el Clúster», para acercarnos a los profesionales, y «Conoce a nuestros socios», destinada a dar visibilidad a las empresas asociadas.

Valoramos positivamente los esfuerzos organizativos, pero creemos que los principales retos siguen siendo incrementar la afluencia de visitantes y ampliar la oferta expositiva. Proponemos reforzar la presencia del turismo náutico y el chárter, así como incorporar espacios para industriales locales —varaderos, pintores y tapiceros, entre otros— con tarifas de participación reducidas. Barcelona necesita un salón fuerte, atractivo y representativo de toda la cadena de valor de la náutica de recreo.

Miquel Guarnier

Secretario ADIN-Clúster Nàutic Català

Ausmar: buenas oportunidades comerciales y propuestas de seguridad

En Ausmar consideramos que la afluencia de visitantes ha respondido a nuestras expectativas, favorecida por la climatología durante los cuatro primeros días. El domingo, la lluvia redujo la actividad, aunque normalmente ya es una jornada más floja en número y calidad de visitantes. Hemos cerrado bastantes operaciones durante el salón y esperamos concretar otras en los próximos días.

Nuestra participación se centra en el contacto directo con el cliente final de la zona, ya que en los últimos años hemos observado una menor presencia de distribuidores y clientes profesionales. Entre las propuestas que hemos destacado figuran las novedades en electrónica, como las radiobalizas y los sistemas AIS personales, además de los chalecos salvavidas hinchables de Baltic, que han tenido una gran aceptación. También hemos registrado un notable interés por las balsas salvavidas Duarry Dynamic, homologadas según la norma ISO 9650, especialmente por su reducido tamaño y peso. Asimismo, hemos aprovechado la feria para celebrar la entrega de trofeos del Circuito de Regatas Ausmar en el espacio Ágora.



En cuanto a la organización, hemos percibido un mayor interés por hacer las cosas bien y trabajar de forma profesional. Consideramos que el salón es bueno, con pasillos muy concurridos y una oferta superior a la de otros años. Como mejora, proponemos eliminar la carpa de entrada, cuya incorporación no creemos que haya beneficiado al certamen. En cambio, valoramos positivamente la recuperación del espacio dedicado al submarinismo.

Juan Fargas Duarry
Director general Ausmar



Balsamar: una edición sin resultados comerciales

En Balsamar consideramos que esta ha sido la peor edición del Salón Náutico de Barcelona en nuestros casi treinta años de trayectoria. Nuestra participación nos ha supuesto una pérdida económica importante y no hemos conseguido generar nuevas oportunidades de negocio.

Nuestra valoración de la organización es muy negativa y, a la vista de los resultados obtenidos, tenemos muy claro que no volveremos a participar en futuras ediciones.

Rosalía Artacho
Presidenta Balsamar

Garmin: tecnología, pesca deportiva y nuevas oportunidades

En Garmin hemos observado que, aunque en determinadas franjas horarias la afluencia ha sido algo inferior a la de otras ediciones, el perfil del visitante ha mostrado un claro interés de compra. Hemos mantenido conversaciones de calidad con potenciales compradores de embarcaciones y clientes interesados en electrónica y accesorios, generando oportunidades comerciales para los próximos meses.

Para nosotros, el Salón Náutico de Barcelona es el evento más importante del año, porque nos permite acercarnos al cliente final y reforzar las relaciones con nuestra red de distribuidores y con otros profesionales. En esta edición hemos organizado una charla especializada sobre pesca deportiva que ha contado con una alta participación. Entre los productos que han despertado mayor interés destacan los motores eléctricos de posicionamiento Force Kraken, nuestros equipos GPS, plotter y sonda, y las soluciones de audio de Fusion y JL Audio.

Hemos percibido una mejora significativa en la orga-

nización general y en la distribución de los espacios. Valoramos especialmente el crecimiento del área dedicada a la vela y los catamaranes, así como la incorporación de sectores complementarios, como el buceo y el turismo náutico. De cara a próximas ediciones, creemos que todavía podemos dar mayor visibilidad a la pesca deportiva y potenciar las actividades de iniciación a la navegación, fundamentales para atraer nuevos usuarios y favorecer el relevo generacional.

Lucas Lobato
Marine Sales Manager · Garmin



Kumbra Yachts: visitantes cualificados y novedades de marca

En Kumbra Yachts hacemos una valoración muy positiva de esta edición. Es el segundo año consecutivo en el que encontramos una buena organización y visitantes muy cualificados. Prácticamente todas las personas que han subido a nuestros barcos mostraban un interés real, algo que valoramos especialmente por las oportunidades comerciales que genera. Para nosotros, participar en el salón es siempre una experiencia muy importante. Somos una empresa de Barcelona y jugamos en casa, por lo que esta cita nos permite reforzar nuestra presencia y reunir a distribuidores y clientes de toda Europa. Este año hemos presentado por primera vez los tres modelos de nuestra gama actual y también un automóvil personalizado con la imagen de la marca. Estamos muy satisfechos con la organización y con la voluntad de impulsar el certamen. No obstante, cre-



emos que hay dos aspectos que podrían mejorar: facilitar el acceso a los pantalanes instalando más escaleras para subir y bajar de las embarcaciones, y agilizar

la descarga de las invitaciones, que ha resultado lenta y ha generado dificultades a algunos clientes.

Víctor Moure
CEO Kumbra Yachts

Pronautic Marine Equipment: preocupación por la pérdida de grandes fabricantes

En Pronautic Marine Equipment hacemos una valoración negativa de esta edición. Hemos registrado una cifra baja de visitantes y no hemos generado oportunidades de negocio. Nuestra participación nos ha permitido mantener el contacto con clientes habituales y presentar nuestra nueva gama de hélices de proa, pero el balance comercial no ha sido satisfactorio.

Nos preocupa la pérdida de grandes fabricantes como Mercury, Suzuki y Yamaha, ya que consideramos que esta tendencia está convirtiendo el salón en una feria cada vez más local. Creemos que sería necesario ofrecer más facilidades a las empresas expositoras para recuperar atractivo y ampliar la participación de marcas relevantes del sector.

Oscar Roig
Purchasing Manager Pronautic Marine Equipment





Solé: continuidad comercial y nuevas soluciones de propulsión

En Solé consideramos que la afluencia de visitantes ha sido similar a la de ediciones anteriores. Hemos tenido oportunidades para reforzar relaciones comerciales y establecer nuevos contactos, y seguimos considerando el salón un punto de encuentro importante para el sector náutico.

Nuestra participación nos ha permitido mantener el contacto directo con clientes y profesionales. Este año hemos destacado dos novedades: el nuevo motor marino SK-80 y el Spirit 2 de ePropulsion, que amplían nuestra oferta de soluciones de propulsión.

Valoramos positivamente el enfoque de esta edición, que ha recuperado protagonismo para la náutica tradicional y ha incorporado nuevos expositores. De cara a próximas convocatorias, creemos que es importante seguir mejorando la coordinación, la comunicación



con los expositores y la experiencia general de participación para aprovechar todo el potencial del salón.

Laura Serrano

Departamento de Marketing Solé

Touron: un formato más ajustado a la realidad del mercado



En Touron hemos percibido una menor afluencia de visitantes que en años anteriores, especialmente de fuera de Cataluña. Como distribuidores nacionales de Quicksilver, Bayliner y Navan, hemos optado por delegar la participación, con nuestro apoyo, en los concesionarios de la zona. Durante años, más del 80% de nuestras ventas y contactos se concentraban en Cataluña, por lo que

consideramos que ya no tenía sentido seguir impulsando la asistencia de profesionales del resto de España. Pese a la incertidumbre meteorológica, nuestros concesionarios parecen satisfechos con el nuevo formato y sus resultados.

Hemos aprovechado el salón para presentar las novedades de 2026: la Quicksilver 625 Open, la Bayliner V22 y la Navan T30. Los tres mode-

los han despertado un gran interés entre los visitantes y nuestros concesionarios se llevan algunas ventas y numerosos contactos comerciales para trabajar en las próximas semanas.

Consideramos que el formato de esta edición se ajusta mejor a la realidad del mercado. La muestra se ha presentado de forma más ordenada y coherente, y, aunque

ha habido menos metros de exposición que el año pasado, nos ha parecido que el salón era incluso mayor. Esperamos que la organización consolide esta orientación y dé una nueva vida al certamen. Por nuestra parte, seguiremos apoyando a nuestros concesionarios de Cataluña si se mantiene esta línea.

Fernando Giquel Elvira
Director gerente Touron





Menorca Cabin 33 - MC 33

Un barco para quedarse

El buen recibimiento que está teniendo la polivalente semirrígida Menorca Cabin 33 - MC33, diseñada y desarrollada por Menorca Mar Charter y construida por Neuvisa, nos invita a reflexionar sobre las claves de su éxito y los aspectos que la convierten en una propuesta atractiva para el mercado.

hay barcos pensados para llegar rápido a una cala. La Menorca Cabin 33 - MC33 está pensada para algo más importante: para que, cuando llegues, no tengas ninguna prisa por marcharte; para que la mejor parte del día empiece cuando se paran los motores.

Navegar, fondear, bañarse, comer con amigos, buscar sombra, tumbarse al sol, dormir una siesta o quedarse mirando el agua. El proyecto nace de años utilizando barcos a diario en Menorca y de observar cómo se disfruta de verdad una jornada en el Mediterráneo. Menorca Cabin 33 no es solo una cabinada. Es una forma de vivir el barco: con comodidad, amplitud y tiempo. EL VERDADERO LUJO. Un espacio para disfrutar del mar.



La cabina se integra bajo el gran solárium de proa.



El acceso a la cabina se realiza por la consola o por las aperturas del solárium.

Una cabina que suma sin restar espacio

En muchas semirrígidas, incorporar una cabina significa sacrificar cubierta. En la MC33 se buscó exactamente lo contrario.

La cabina se integra bajo el gran solárium de proa: está cuando se necesita y prácticamente desaparece cuando se disfruta del exterior. Sobre ella permanecen 265 cm de zona de descanso; debajo, un espacio interior real con capacidad para cuatro personas. El resultado: una cabinada con la sensación exterior de una gran semirrígida open. El acceso se ha resuelto desde tres puntos: uno por la consola y otros dos mediante las aperturas integradas en el propio solárium. Así se gana interior sin convertir la proa en un volumen dominante.

La idea no era añadir una cabina al barco, sino diseñar el barco para que la cabina no le quite espacio

Una popa que cambia con el día

El segundo gran elemento diferencial se encuentra en la zona de popa, donde se ha desarrollado una distribución que multiplica las posibilidades de uso. El espacio de comedor al mediodía se transforma, después de comer, en un gran solárium, con una gran superficie de 200 x 200 cm para tumbarse, conversar o dormir la siesta. El mismo espacio, dos formas de disfrutarlo.

La mesa, de 130 x 70 cm, puede colocarse tanto en sentido proa-popa como babor-estribor, adaptándose a las necesidades de cada momento. Cuando no se utiliza, queda completamente alojada en el interior del asiento del piloto, liberando la zona y manteniendo despejada la circulación. El barco se adapta al día, y no el día al barco.



El solárium de popa se convierte en una zona de comedor con una amplia mesa central.

A DESTACAR

- ▮ 565 cm dedicados a disfrutar
- ▮ 265 cm de solárium de proa + 200 cm de comedor-solárium + 110 cm de Terraza de Mar.
- ▮ Más de cinco metros y medio longitudinales dedicados a estar, descansar y relacionarse con el agua.
- ▮ A ellos se suman aproximadamente 175 cm de zona de gobierno, con asiento para tres personas.



La zona de popa puede transformarse en un gran solárium.



CARACTERÍSTICAS

Diseño: Menorca Mar Charter
Eslora: 9,92 m | **Manga:** 3,45 m
Homologación: 19 personas
Cabina: 4 personas
Asiento piloto: 3 personas
Comedor-solárium: 12 personas
Combustible: 500 l | **Agua dulce:** 75 l
Potencia máxima: 2 x 250 CV
Contacto y pruebas de barco:
 La Menorca Cabin 33 se puede probar en Menorca.
 Solicita una prueba de mar y ven a conocerla en el agua.
www.barcosenmenorca.com
+34 689 44 11 55
gestion@menorcamar.com

La terraza de mar tiene una superficie de 110 x 220 cm para sentarse junto al mar.

Terraza de mar

El espacio que convierte la popa en un lugar para quedarse junto al agua. Una superficie real de 110 x 220 cm entre el comedor-solárium y los motores para sentarse junto al agua, ponerse las aletas, ayudar a subir o simplemente quedarse mirando el mar.

En su diseño, Menorca Mar no quería una simple plataforma de baño. Buscaba un lugar en el que apeteciera estar. En la MC33, el mar empieza antes de abandonar el barco.

Sombra cuando tú quieras

La estructura del bimini, también es diseño de Menorca Mar, se concibió como parte del barco y no como un accesorio añadido después. Una vez fondeados puede ampliarse para aumentar la superficie protegida: mientras unos toman el sol en proa, otros pueden comer, leer o descansar a la sombra en popa. Siempre hay sombra cuando la quieres.



El bimini puede ampliarse para aumentar la superficie protegida.

Dos maneras de disfrutar.

Una misma forma de vivir el mar

La Menorca Cabin 33 – MC33 ha sido concebida para combinar dos formas de disfrutar el barco en una misma embarcación. Durante la navegación, ofrece un carácter deportivo, prestaciones y sensaciones para quienes disfrutan conduciendo y desplazándose con rapidez entre calas. Pero cuando se paran los motores y llega el momento de fondear, la MC33 muestra su otra cara: la del confort y la vida a bordo. La gran superficie de cubierta, la cabina integrada, el comedor transformable en solárium, la Terraza de Mar y el bimini ampliable convierten un barco de carácter deportivo en un auténtico espacio de descanso y convivencia junto al agua.

Deportivo navegando.

Confortable cuando llegas

Tanto navegando como fondeado se mantiene lo esencial: diseño Menorca Mar Charter, cabina integrada, grandes espacios exteriores, popa transformable, Terraza de Mar y bimini propio.■



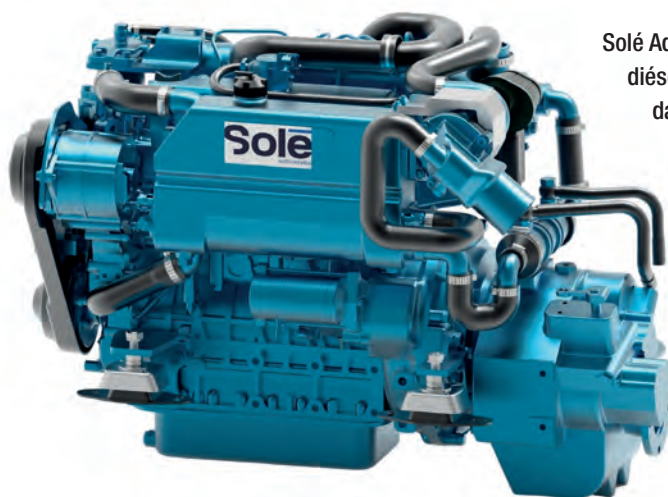
Mercury presenta el nuevo módulo de interfaz VIM

Mercury Marine, división de Brunswick Corporation, presenta el nuevo Vessel Interface Module (VIM), un módulo configurable que mejora la integración y la seguridad de los sistemas a bordo. La tecnología conecta la propulsión con sensores, controles lógicos y sistemas de conmutación digital para supervisar las condiciones de la embarcación y desactivar automáticamente funciones cuando detecta posibles riesgos. Por ejemplo, puede impedir el trimado del motor si la plataforma de baño permanece desplegada, así como bloquear el arranque, la dirección o el cambio de marcha según las condiciones establecidas por el fabricante. Compatible con distintas plataformas digitales, incorpora alertas acústicas y notificaciones en pantalla mediante Mercury SmartCraft Connect. Su flexibilidad permite proteger equipos como escaleras, molinetes, motores de pesca y soportes para esquí náutico, adaptando la seguridad a las características de cada embarcación.

www.touron.es



Nuevo motor marino Solé SK-80



Solé Advance presentó en el Salón Náutico de Barcelona su nuevo motor marino diésel SK-80, basado en Kubota, que combina prestaciones, eficiencia y fiabilidad en un formato compacto. Con cuatro cilindros, 2.434 cc de cilindrada y 76 CV a 2.700 rpm, está especialmente indicado para veleros de mediana eslora y embarcaciones profesionales de pesca. Su sistema turboalimentado con intercooler mejora la respuesta y contribuye a optimizar el consumo. El modelo cumple la normativa RCD 2 e incorpora kits de remotorización que facilitan la instalación y ayudan a reducir costes. Solé Advance también mostró en el stand D88 su gama de motores marinos, grupos electrógenos y soluciones de generación de energía a bordo, reafirmando su apuesta por sistemas de propulsión compactos y adaptables a distintas necesidades.

www.soleadvance.com

Pack especial Highfield + Honda para clubs de vela

Highfield Boats España presentó en el Salón Náutico de Barcelona la semirrigida Patrol 460 con un motor fuer borda Honda BF40, equipada con jockey, una configuración desarrollada especialmente para responder a las necesidades de clubes náuticos y entidades náuticas.

La gama Patrol está diseñada para funcionar de manera excelente como un crucero familiar de larga distancia o un barco de trabajo duro. Con su V superprofunda, sus anchos lomos y su tubo de gran diámetro, ofrecen una gran maniobrabilidad, alta seguridad y una conducción suave y seca incluso en las condiciones más duras.

El Honda BF40 de 40 CV combina rendimiento y eficiencia gracias a las tecnologías BLAST y ECOmo, que mejoran la aceleración y optimizan el consumo. Su diseño hidrodinámico favorece la velocidad punta y ofrece control remoto o mando popero opcional.

www.highfieldboats.es



ZAR Imagine 115

Lujo, espacio y deportividad en clave Maxi-Rib



El apasionante proyecto de la gama Imagine continúa su expansión con la botadura de la nueva ZAR Imagine 115, el modelo de menor eslora de los dos que componen la exclusiva línea de Maxi-Ribs del astillero italiano. Una propuesta concebida para disfrutar de una navegación deportiva y lujosa, sin renunciar a la seguridad y el confort que caracterizan a una buena semirrígida.

Tener un sueño y alcanzarlo no son conceptos equivalentes. El primero representa un anhelo que quizá nunca lleguemos a materializar; el segundo, la recompensa de haber puesto todo lo necesario para hacerlo realidad. Al contemplar las dos semirrígidas que componen la elegante gama Imagine de ZAR, la 130 y la 115, queda claro que detrás de ambas hay un trabajo considerable para hacerse un hueco entre las propuestas más exclusivas del segmento de las Maxi-Ribs. Sus peculiares líneas curvas, que parecen prolongarse hasta abrazar el mar, les confieren una personalidad propia.

En cubierta

La gama de semirrígidas italianas ZAR continúa ampliando su presencia en el segmento de las grandes esloras con la nueva Imagine 115. El modelo apuesta por una carena de nueva generación, reconocible por su proa de gran altura, que proporciona un notable volumen bajo cubierta y permite afrontar con solvencia el oleaje de proa.

Hemos tenido la oportunidad de probar esta nueva unidad que, pese a sus dimensiones más contenidas respecto a la Imagine 130, sorprende por el aprovechamiento de los espacios y la capacidad para acomodar a un buen número de invitados.



El diseñador balear Carlos Vidal, responsable en buena medida del concepto Imagine, que llevaba años esperando la oportunidad de materializar, vuelve a dejar su inconfundible sello en estos dos modelos de apariencia similar, pero con diferencias significativas en dimensiones, estilo y posibilidades de uso a bordo.

La arquitectura característica de ZAR sigue muy presente: dos flotadores independientes, situados a baja altura para limitar el balanceo y separados por una proa rígida. En esta ocasión, el conjunto incorpora un gran hard-top, perfectamente integrado en las líneas de la embarcación y con una estructura muy sólida. Entre sus detalles prácticos destacan los numerosos pasamanos distribuidos por toda la cubierta.

En popa llaman la atención los dos potentes fuerabordas Mercury Verado V10 de 425 CV cada uno, una configuración que promete unas prestaciones notables. No obstante, conviene tener en cuenta que las pruebas se reali-



CARACTERISTICAS

Eslora total: 11,54 m
Manga: 3,8 m
Diámetro flotador: 26-65
Desplazamiento: 5.200 kg
Capacidad de combustible: 800 l
Capacidad de agua: 220 l
Tanque séptico: Si
Material de construcción: PRV
Tipo de casco: V

HABITABILIDAD

Plazas homologadas: 12B / 18C
Asientos en bañera: 6/8
Cabinas: 2
Baños: 1

MOTORIZACION MERCURY

Modelo: Verado V12 600 CV
Ciclo: 4T
Potencia en la hélice: 600 CV
Nº de cilindros: 12
Cilindrada: 250
Helice: Enertia Eco 19
Nº de motores: 2
Tipo de combustible: Gasolina
Tipo de transmisión: Fueraborda

PRESTACIONES

Velocidad máx. ensayo (GPS): 46.4 nudos
Velocidad mínima ralentí: 2.8 nudos
Aceleraciónplaneo en: 3.5 segundos
De 0 a 20 nudos en: 7.3 segundos

PUESTO GOBIERNO PRINCIPAL

Situación: central
Plazas: 3
Practicable: Si
Reposapiés: Si
Guantera: Si
Portacartas: No
Volante: Regulable
Pasamanos: Si
Visibilidad piloto: Buena
Acceso mandos: Buena
Mandos motores: Electrónicos
Ventilación: Buena
Protección: Buena

PLATAFORMA DE BAÑO

Tipo: Integrada
Teca: Si
Estiba escalera: Exterior
Portadefensas: No
Cofres: Si
Ducha: Si



CONDICIONES PRUEBA

Lugar: Génova (Italia)
Mar: Marejadilla
Viento: 10 nudos
Personas: 4
Combustible Gasolina: Full
Agua: Reserva

zaron con un prototipo, habitualmente más pesado que las unidades de serie, y que los resultados pueden variar con los ajustes definitivos.

Un gran bracket separa los motores del casco y permite disponer de un pasillo transversal seguro que conecta dos generosas plataformas de baño. Esta zona se convierte en una auténtica playa privada, complementada por dos cómodos solárium con respaldos reversibles, integrados sobre prácticos cofres de estiba. También queda accesible la profunda sentina.

Entre ambos solarios se abre un pasillo central escalonado que facilita el acceso a una bañera protegida, ocupada en buena parte por una confortable dinette. Dos mesas desmontables separan sendos sofás en forma de L, enfrentados y dispuestos para favorecer la convivencia a bordo.

El mueble central, situado bajo la prolongación del hardtop, integra un fregadero y una cocina, protegidos por una larga tapa. Además, dispone de espacio libre para incorporar equipamiento adicional, como neveras.



DESTACABLE

- ✓ Confort general
- ✓ Solarios
- ✓ Espacio y diseño interior
- ✓ Look atrevido

Su perfil delantero sirve de soporte a los dos asientos individuales, cómodos y practicables, destinados al piloto y al acompañante. En la parte inferior encontramos también dos estilizados cofres con tapas transparentes.

El puesto de gobierno admite un equipamiento electrónico generoso, con espacio incluso para dos pantallas de gran formato. Esta posibilidad puede comprometer parcialmente la visibilidad del piloto, especialmente si su estatura no le permite superar con holgura la línea de visión de los equipos. Por fortuna, el diseñador ha previsto esta circunstancia e incorpora un reposapiés bajo el volante, además de un escalón plegable que facilita encontrar una posición de conducción más cómoda.

Interiores

En ocasiones hemos encontrado embarcaciones de estilo dayboat que, en su intento de convertirse en auténticos weekender, terminan generando ciertos desequilibrios entre los espacios exteriores y los interiores, especialmente bajo cubierta.

La ZAR Imagine 115 resuelve esta cuestión con una cabina bien integrada, que mantiene las líneas exteriores sin excesos de volumen y, al mismo tiempo, ofrece espacio suficiente para que dos parejas puedan pasar la noche a bordo.

El resultado es acogedor, aunque la iluminación natural resulta algo limitada. La decoración, sencilla y agradable, se organiza en torno a dos camas dobles, una en proa y otra en popa, además de un mueble auxiliar central. Completa el conjunto un aseo de generosas dimensiones, equipado con mampara de ducha. Una original escalera ancha y plegable facilita, además, el acceso a la cabina.

Navegando

Teníamos especial interés en probar la ZAR Imagine 115, ya que suponía una buena oportunidad para conocer de primera mano una carena de última generación firmada por el arquitecto naval Sasha Vlad. Junto al diseñador Carlos Vidal, ha participado en el desarrollo de numerosas embarcaciones a motor de éxito para distintas marcas y aplicaciones.

El objetivo de este modelo es ofrecer una semirrígida de buenas prestaciones, pero también confor-



table y con un consumo equilibrado. Para ello, la carena incorpora dos steps transversales que contribuyen a reducir la superficie de contacto con el agua, junto con una proa de formas agresivas y marcados sprays.

En esta ocasión, las características del prototipo condicionaron la posibilidad de alcanzar velocidades más elevadas. El exceso de peso en la estructura del hard-top, que el astillero ya tenía previsto reducir en las unidades de serie, limitó en parte el rendimiento potencial del conjunto.

La contundente aceleración de los dos motores de 425 CV, capaces de llevar la embarcación al planeo en apenas cinco o seis segundos, confirmó que no resulta imprescindible recurrir a la máxima potencia homologada, de 1.000 CV. Con los 850 CV de la unidad probada ya disponemos de una respuesta contundente, capaz de convertir esta deportiva Maxi-Rib en una embarcación adecuada tanto para salidas rápidas como para travesías de mayor alcance, según las necesidades.

Con el mar en calma y algunas estelas dispersas en la zona de pruebas, la Imagine 115 se mostró ágil y juguetona. Mantiene el rumbo con sensibilidad y precisión, y afronta los giros cerrados sin reacciones bruscas, con una escora progresiva y un límite firme. Las inclinaciones resultan más espectaculares vistas desde el exterior que desde la propia cubierta, donde la sensación sigue siendo de seguridad y protección.

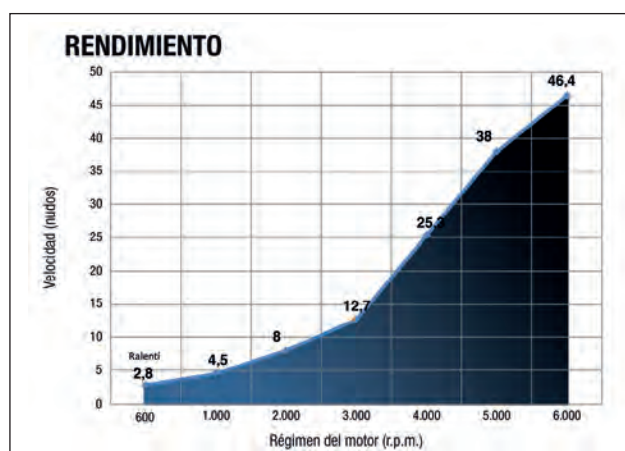
Los registros de navegación fueron ciertamente atractivos si tenemos en cuenta los 850 CV disponibles, los 11,5 metros de eslora y un desplazamiento superior a las cinco toneladas.

Cuando se trata de recorrer el máximo número de millas sin renunciar al confort, el casco transmite una notable sensación de flotabilidad y seguridad, hasta el punto de que parece aumentar el francobordo. Sin embargo, la combinación de esta carena con el peso adicional del prototipo condiciona el uso del trim, cuyo margen de actuación para levantar la proa resulta limitado.



Esta circunstancia podría influir en la velocidad máxima en determinadas condiciones, aunque no parece determinante en una embarcación cuyo objetivo principal es ofrecer el máximo confort. Aun así, alcanzamos los 44 nudos de velocidad máxima, con mar rizada y algunas estelas dispersas. Una prueba suficiente para confirmar la suavidad de navegación y la solidez que transmite esta nueva ZAR Imagine 115. **R. Masabeu**

Constructor:
ZAR-Formenti (Italia)
Importador:
www.nautinort.com



CAPOFORTE SX200 SAN MARCO



CARACTERÍSTICAS

Eslora total: 6,10 m

Manga mxima: 2,40 m

Capacidad: 1080 kg

Pasajeros: 8

Potencia max: 150 hp

Diseño: Roberto Delfanti

Constructor: Capoforte, Italia - Aschenez Group

capoforteboats.com

La embarcación conmemora las 100 unidades producidas del SX200 con una combinación cromática exclusiva, detalles en bronce y acabados que reinterpretan la elegancia veneciana.

Capoforte celebra la fabricación de la unidad número 100 del SX200 con una edición especial que introduce cambios estéticos y de materiales sobre uno de los modelos de acceso a su gama. Denominada San Marco, esta versión toma como referencia la arquitectura y la tradición artesanal de Venecia para desarrollar una imagen diferenciada, manteniendo la distribución de cubierta del modelo original.

El proyecto parte de una iniciativa de Rosario Alcaro, consejero delegado del grupo Aschenez, al que pertenecen también Invictus Yacht y Marcopolo. El diseñador Roberto Delfanti se ha encargado de reinterpretar el SX200 con una propuesta que va más allá de una simple variación de color y presta especial atención a la combinación de superficies, texturas y acabados.

El elemento más reconocible es el casco en rojo rubí, de tonalidad intensa, combinado con la obra viva en negro. A este contraste se suman los elementos metálicos con acabado bronce, una alternativa al acero inoxidable pulido que evoca los detalles arquitectónicos tradicionales de la ciudad italiana.

La personalización continúa en la cubierta, donde la tapicería combina respaldos de skai® con tejidos de mayor textura, buscando equilibrar resistencia al entorno marino y confort. La consola de gobierno, realizada en Hi-Macs®, presenta un acabado negro con efecto mármol que remite a los materiales presentes en la arquitectura veneciana, con una superficie concebida para ofrecer resistencia y facilitar el mantenimiento.

Más allá de su estética, el SX200 San Marco conserva las soluciones funcionales del modelo de serie. Tanto la zona de proa como la de popa pueden configurarse como solárium o como espacios de estar, de forma independiente o creando una superficie diáfana. La consola de gobierno desplazada facilita la circulación entre ambas áreas y deja espacio lateral para una unidad de cocina con parrilla. Los compartimentos de estiba completan una distribución pensada para aprovechar la cubierta en una embarcación de dimensiones compactas.

La propulsión fueraborda, con una potencia de hasta 150 CV, permite superar los 30 nudos de velocidad máxima, según los datos del fabricante. La velocidad de crucero indicada es de 20 nudos. Con esta edición, Capoforte pone el acento en la personalización de materiales y acabados sin modificar la concepción versátil que ha definido al SX200 desde su lanzamiento. ➔



MOTOR

MARCOPOLO ADVENTURE YACHTS MP12 Y MP10

La nueva marca del grupo Aschenez presenta dos modelos que combinan diseño contemporáneo, distribuciones modulares y cascos escalonados, con el objetivo de ofrecer versatilidad y prestaciones en navegación.



MP12



MP10

Marcopolo Adventure Yachts inicia su desarrollo comercial en el mercado italiano con el MP12 y el MP10, los dos primeros modelos de una gama concebida en torno al concepto Adventure Yacht. Tras sus presentaciones internacionales, ambas embarcaciones se exhibieron en el Salón Náutico Internacional de Génova de 2026, donde la marca dio a conocer su propuesta al público italiano.

El proyecto nace de la visión de Rosario Alcaro, consejero delegado del grupo Aschenez y fundador de Invictus Yacht y Capoforte, con diseño de Roberto Delfanti Design Lab. La gama apuesta por la flexibilidad de uso y la adaptación de los espacios a diferentes necesidades de navegación. Entre sus soluciones destacan las amuradas abatibles en popa, que amplían la superficie útil y abren la bañera hacia el mar, así como una distribución modular que permite transformar la configuración abierta en una

orientada al crucero mediante elementos instalables incluso después de la entrega.

MP12: espacio y prestaciones

Con 12,70 metros de eslora y 4,05 metros de manga máxima, el MP12 prioriza la vida al aire libre y las reuniones a bordo. Su cubierta aprovecha la amplitud disponible, mientras que las amuradas abatibles amplían la zona de popa. La propulsión contempla hasta tres motores fueraborda de 450 CV cada uno. El casco escalonado de tres redanes, desarrollado mediante análisis CFD, busca combinar eficiencia hidrodinámica, estabilidad y prestaciones. La construcción emplea materiales compuestos y soluciones ligeras, como elementos de PET reciclado y polipropileno alveolar. La fi-

bra de carbono se utiliza en los soportes y el techo rígido para mejorar la relación entre resistencia y peso.

Bajo cubierta dispone de dos camarotes y cuatro plazas para dormir: uno principal en proa y otro en popa con dos literas individuales, además de un baño con ducha independiente.

MP10: agilidad en formato compacto

El MP10 traslada la misma filosofía a una embarcación de 9,96 metros de eslora y 3,05 metros de manga máxima. Su distribución asimétrica permite ampliar el espacio aprovechable en cubierta, con un pasillo ancho por babor y un techo rígido que protege el puesto de gobierno y la zona de cocina.

El casco de dos redanes también se ha desarrollado mediante análisis CFD y está concebido exclusivamente para motorización fueraborda, con capacidad para instalar hasta dos motores de 350 CV. En el interior, el comedor de proa puede incorporar opcionalmente un sofá convertible en cama. Un baño con ducha y diversos espacios de almacenamiento completan el equipamiento. Con ambos modelos, Marcopolo Adventure Yachts establece las bases de una gama que prevé ampliar con una embarcación de mayor tamaño, dentro de su estrategia de crecimiento y expansión de la red comercial. ➔

www.marcopoloadventureyachts.com

Con 12,73 metros de eslora, el nuevo buque insignia de Brevamarine combina distintas configuraciones de cubierta y soluciones interiores adaptables a las necesidades de cada propietario.

BREVA BV1300

El BV1300 representa un nuevo paso en la evolución de Brevamarine hacia el segmento de las maxi-RIB. Con 12,73 metros de eslora y 4,06 metros de manga, el modelo más grande del astillero italiano desarrolla una propuesta centrada en la versatilidad de uso, el aprovechamiento del espacio y la personalización.

Uno de sus principales rasgos es la bañera modular, disponible en cuatro configuraciones. La versión Open mantiene el espacio despejado para facilitar la pesca deportiva, el transporte de equipos o determinadas aplicaciones profesionales. Social Lounge incorpora una dinette en forma de U para favorecer la convivencia a bordo, mientras que Comfort Cruiser prioriza las plazas de asiento y el confort durante la navegación. La opción Sun Deck, por su parte, convierte la bañera en una amplia superficie para tomar el sol.

Estas distribuciones no limitan las posibilidades de adaptación. El equipo de diseño de Brevamarine permite ajustar elementos como los asientos, los materiales, los acabados y los accesorios, de acuerdo con las preferencias funcionales y estéticas del propietario.

La misma filosofía se traslada a los espacios interiores. La configuración orientada a las es-

tancias a bordo contempla dos camas dobles, un baño con ducha independiente y una zona de estar iluminada por grandes ventanas en la parte delantera. Como alternativa, el camarote de popa puede transformarse en un amplio espacio de almacenamiento para equipaje y material, manteniendo el camarote principal de proa.

En el apartado de propulsión, el BV1300 admite motores fueraborda Mercury o Yamaha, con potencias de hasta 1.200 CV. El astillero anuncia una velocidad máxima de hasta 55 nudos, una cifra que dependerá de la motorización y de la configuración elegidas.

El equipamiento y los acabados cuentan con la colaboración de distintas firmas especializadas. Garmin y Raymarine participan en el apartado electrónico, mientras que Spradling, MDU y Treemme aportan soluciones para tapicerías y equipamiento interior.

Con el BV1300, Brevamarine amplía su propuesta en el mercado de las embarcaciones semirrígidas de gran eslora con un modelo que sitúa la modularidad como eje central: una embarcación cuya distribución puede adaptarse tanto a la navegación recreativa y social como a usos que requieren más espacio libre o capacidad de estiba. ➔

CARACTERÍSTICAS

Eslora total: 12,73 m

Eslora de homologación: 11,94 m

Manga: 4,06 m

Calado a plena carga: 0,70 m

Peso en seco: 4.100 kg

Capacidad de combustible: 1.100 l

Depósito de agua dulce: 300 l

Depósito de aguas negras: 40 l

Capacidad máxima: 16 personas

Potencia máxima: 1.200 CV

Velocidad máxima: Hasta 55 nudos

Astillero: Brevamarine, Italia

brevamarine.com



CANTIERE MIMI LIBECCIO 13.50 WA



El astillero italiano amplía su gama walkaround con un nuevo modelo que combina espacios exteriores, confort a bordo y la tradición artesanal mediterránea.

CARACTERÍSTICAS

Eslora: 13,50 m | Manga: 4,10 m
Calado: 1,00 m | Desplazamiento: 10.000 kg
Combustible: 1.000 l | Agua: 500 l
Pasajeros: 14
Motorización: 2 x 370 CV o 2 x 440 CV
Velocidad máx.: Hasta 30 nudos
Crucero: Hasta 25 nudos
Diseño exterior: Valerio Rivellini
Constructor: Cantiere Mimi (Italia)
www.gozzimimi.it

Cantiere Mimì amplía su oferta con el nuevo Libeccio 13.50 WA, presentado como novedad mundial en el Salón Náutico Internacional de Génova de 2026. El modelo incorpora una configuración walkaround a la gama del astillero, con una distribución concebida para facilitar la circulación por cubierta y favorecer el aprovechamiento de los espacios exteriores. La nueva embarcación mantiene los rasgos característicos de la serie Libeccio, en la que la elegancia de inspiración mediterránea se combina con la artesanía y la versatilidad. La propuesta busca ofrecer una experiencia de navegación que conjugue la vida al aire libre con el con-

fort a bordo, adaptándose a diferentes usos recreativos.

El estreno del Libeccio 13.50 WA se enmarca en la participación de Cantiere Mimì en el salón genovés, donde el astillero presenta un total de nueve modelos de la gama Libeccio. Junto a la nueva incorporación, la exposición incluye otras ocho embarcaciones de entre siete y once metros de eslora, reflejo de la evolución de la oferta del constructor italiano.

En los últimos años, Cantiere Mimì ha reforzado su presencia en los mercados internacionales y ha ampliado recientemente su actividad comercial hasta Australia, dentro de su estrategia de expansión exterior. ➔



RIO SPORT COUPE 50

El nuevo modelo de 15,24 metros apuesta por la habitabilidad y el confort durante todo el año, con un salón cerrado y espacios adaptables a distintas condiciones de navegación.

Rio Yachts amplía su gama con el Sport Coupé 50, una embarcación de 15,24 metros de eslora concebida para disfrutar de la navegación durante todo el año. Su concepto de world boat responde a la demanda de armadores que buscan espacios habitables y protegidos, sin renunciar al carácter deportivo ni a la conexión con el mar. El modelo combina un salón completamente cerrado, climatización regulable y una distribución versátil que permite adaptarse a diferentes condiciones climáticas, desde el Mediterráneo hasta regiones más frías o cálidas. El diseño exterior, firmado por Marino Alfani, presenta líneas deportivas y dinámicas. En el interior, la luminosidad y la continuidad entre los espacios se potencian mediante grandes ventanas laterales de apertura eléctrica, una puerta escamoteable entre el salón y la bañera y un techo de lamas de serie. Estas soluciones permiten transformar el ambiente en una zona abierta al exterior o en un espacio protegido y climatizado. Bajo cubierta, la distribución contempla tres camarotes. El principal, situado en la zona

central, dispone de acceso directo al baño y ducha independiente. El camarote VIP de proa cuenta con acceso al baño desde el pasillo, mientras que el tercero incorpora dos literas y puede convertirse opcionalmente en una cabina para la tripulación, con acceso independiente desde cubierta. Entre los detalles del interior destaca una escalera de caracol inspirada en los años ochenta y reinterpretada con un diseño contemporáneo. El pasillo inferior también permite instalar un frigorífico vertical de gran capacidad.

La cubierta combina una configuración walk-around con amuradas tradicionales para facilitar la circulación y reforzar la seguridad. En proa, una zona de estar con bancos integrados, mesa desmontable y sistemas de evacuación de agua de gran capacidad mejora la funcionalidad en navegación. En popa, un garaje permite alojar una embarcación auxiliar compacta o, de forma opcional, un jet tender con sistema de bota-dura y recuperación.

En el apartado mecánico, el Sport Coupé 50 mantiene la propulsión mediante líneas

de ejes. La configuración estándar incorpora dos motores Cummins de 600 CV, con la posibilidad de optar por dos unidades de 715 CV. El resultado es una embarcación que combina diseño deportivo, habitabilidad y soluciones funcionales para ampliar las posibilidades de navegación durante todo el año. ➔

CARACTERÍSTICAS

Eslora: 15,24 m

Eslora de homologación: 14,35 m

Manga: 4,30 m

Calado: 1,23 m

Combustible: 2.000 l

Agua: 400 l

Pasajeros: 14

Camarotes: 3

Baños: 2

Motorización: 2 x Cummins de 600 CV de serie

Velocidad máx.: Hasta 35 nudos (con motores opcionales de 715 CV)

Diseño exterior: Marino Alfani

Constructor: Rio Yachts (Italia)

www.rioyachts.net

VEYA 53

Fruto de la colaboración entre Fountaine Pajot y Couach, este catamarán de 16,50 metros combina una amplia superficie habitable, navegación estable y distintas opciones de distribución para prolongar la vida a bordo.

El Veya 53 es el primer modelo de Veya Yachts, una marca creada a partir de la alianza entre los astilleros franceses Fountaine Pajot y Couach Catamarans. El proyecto reúne la experiencia de ambos fabricantes en arquitectura multicasco, ingeniería y construcción para desarrollar un catamarán a motor premium concebido para combinar prestaciones, habitabilidad y facilidad de uso.

Con 16,50 metros de eslora total y 7,96 metros de manga, el modelo aprovecha la configuración de doble casco para distribuir las zonas interiores y exteriores y facilitar la circulación a bordo. La arquitectura naval y el diseño exterior corresponden a Berret-Racoupeau Yacht Design, que ha trabajado sobre una silueta contemporánea, con amplias superficies acristaladas, proa de líneas afinadas y un perfil de cubierta que busca combinar protección y visibilidad. La construcción se realiza en Francia en las instalaciones de Couach Catamarans.

La distribución gira en torno a varios espacios de convivencia. En popa, el cockpit conecta con el salón interior mediante una gran abertura acristalada, lo que permite integrar ambos ambientes. La zona de proa dispone de un salón exterior con asientos y solárium, mientras que el flybridge incorpora un segundo espacio para el gobierno, el des-

canso y las reuniones al aire libre, con vistas panorámicas de 360 grados.

La plataforma de baño hidráulica facilita el acceso al agua y puede utilizarse para ampliar la superficie de estancia junto al mar. En la zona de popa se integra además un amplio compartimento para material náutico y juguetes acuáticos. El diseño contempla capacidad para transportar una embarcación auxiliar de hasta cuatro metros, según la configuración.

Los interiores están planteados para estancias prolongadas. El salón principal y la cocina se organizan aprovechando la anchura del catamarán, mientras que los camarotes se distribuyen en dos versiones: tres o cuatro cabinas. La configuración de tres camarotes permite priorizar los espacios privados, incluida una suite de armador con ventanas panorámicas y baño propio; la alternativa de cuatro camarotes ofrece mayor capacidad de alojamiento. También pueden contemplarse alojamientos independientes para la tripulación.

La propulsión corre a cargo de dos motores diésel Yanmar con transmisión por ejes y sistema V-drive. La configuración estándar publicada por la marca contempla dos unidades de 440 CV, con opción de aumentar la potencia a dos motores de 550 CV. Con esta última configuración, el fabricante anuncia una velocidad máxima de 24 nudos. La ca-



CARACTERÍSTICAS

Eslora total: 16,50 m | Manga: 7,96 m
 Calado: 1,10 m | Desplazamiento en rosca: 27.300 kg
 Desplazamiento a plena carga: 35.682 kg
 Motorización: 2 Yanmar x 440 CV o 2 x 550 CV
 Capacidad combustible: 2 x 1.000 l
 Capacidad agua: 700 l | Velocidad máx.: 24 nudos
 Distribución: 3 o 4 camarotes
 Capacidad invitados:
 Hasta 8 personas, más 2 tripulantes
 Arquitectura naval y diseño:
 Berret-Racoupeau Yacht Design
 Constructor: Couach Catamarans, Francia
 Marca: Veya Yachts
veya-yachts.com

pacidad de combustible parte de 2.000 litros y puede ampliarse mediante depósitos adicionales, una posibilidad que favorece la autonomía en navegación de crucero.

Con el Veya 53, la nueva marca plantea una alternativa para quienes buscan un catamarán a motor que combine volumen interior, espacios exteriores conectados y prestaciones para realizar travesías costeras o estancias prolongadas a bordo. ➔



RIVA 56' RIVALE SUPER

El renovado open de 17,27 metros actualiza uno de los modelos emblemáticos de Riva con mejoras en el diseño exterior, la ergonomía de la bañera y las prestaciones.



Riva presenta el 56' Rivale Super, una evolución de uno de sus modelos open más representativos, que mantiene el carácter deportivo de la versión original e introduce una imagen más contemporánea. El restyling, desarrollado por Oficina Italiana Design en colaboración con el Comité Estratégico de Producto y el Departamento de Ingeniería de Ferretti Group, revisa distintos elementos del diseño para mejorar tanto la estética como la funcionalidad a bordo.

Con 17,27 metros de eslora y una manga máxima de 4,74 metros, el modelo incorpora un nuevo perfil en la zona del parabrisas, con una contracurva que estiliza la silueta. Las rejillas laterales, ahora del mismo color que el casco, refuerzan la continuidad visual de las superficies, mientras que diversas mejoras ergonómicas en la bañera buscan incrementar el confort y facilitar el uso de los espacios. La propulsión estándar recurre a dos motores MAN V8-1000 de 1.000 CV cada uno, con los que alcanza una velocidad máxima de 34 nudos y una velocidad de crucero de 28 nudos. Como alternativa, puede equipar dos MAN V8-1200 de 1.200 CV, configuración que eleva las prestaciones hasta los 38 nudos de máxima y 32 nudos de crucero, según datos preliminares del astillero.

El Riva 56' Rivale Super combina así una actualización de sus líneas con mejoras funcionales y dos opciones de motorización, manteniendo el equilibrio entre deportividad y elegancia característico de la marca. ➔

CARACTERÍSTICAS

Eslora: 17,27 m | Manga: 4,74 m | Calado: 1,45 m

Desplazamiento: 27.000 kg en rosca / 31.000 kg a plena carga

Combustible: 2.300 l | Agua: 530 l | Pasajeros: 14

Camarotes: 2 + 1 para tripulación

(opción de 3 camarotes para invitados)

Baños: 2 + 1 para tripulación

Motorización máx.: 2 x MAN V8-1200 de 1.200 CV

Velocidad máx.: Hasta 38 nudos

Crucero: Hasta 32 nudos

Diseño exterior: Oficina Italiana Design (Mauro Micheli y Sergio Beretta)

Diseño interior: Oficina Italiana Design

Constructor: Riva (Ferretti Group), Italia

www.riva-yacht.com

AZIMUT SEADECK 9

El nuevo Seadeck 9 lleva a la máxima expresión el concepto de conexión con el mar que define a la gama de Azimut. Sus terrazas escalonadas, una gran zona de popa con piscina y plataforma de baño de 7 m² y un interior completamente abierto hacia el exterior construyen un espacio continuo donde navegación, bienestar y vida a bordo se funden.

Con 25,60 metros de eslora, el Seadeck 9 se convierte en el buque insignia de la gama Seadeck y plantea una nueva interpretación del clásico concepto indoor-outdoor. El diseño exterior, firmado por Alberto Mancini, organiza la popa como una sucesión de terrazas que descienden hasta el agua. Las alas laterales se despliegan y una plataforma de baño transformable de 7 m² amplía la superficie de contacto con el mar, mientras una piscina integrada en cubierta completa este particular escenario.

El antiguo concepto Fun Island evoluciona aquí hacia un Pool Deck de 180°, concebido como un anfiteatro orientado al horizonte. Desde esta zona, la circulación continúa de forma natural hacia el Main Deck, donde las grandes superficies acristaladas y la puerta de vidrio completamente escamoteable eliminan prácticamente la separación entre salón y exterior.

El interior, diseñado por Matteo Thun & Antonio Rodriguez, apuesta por materiales naturales, volúmenes despejados y una interpretación del lujo vinculada al bienestar. Se

ofrecen dos ambientes, con acabados en nogal claro o roble pálido. La suite del armador, situada en la cubierta inferior, incorpora lavabos integrados y un escritorio junto a la librería, mientras que la distribución contempla además una VIP y dos cabinas de invitados.

En el apartado técnico, el Seadeck 9 combina construcción en fibra de carbono y GRP con un casco planeador de V profunda desarrollado junto a NAMES y el departamento de I+D de Azimut. La propulsión recurre a tres Volvo Penta IPS 1200 de 900 CV, con tres IPS 1350 de 1.000 CV como opción. La velocidad máxima alcanza 30 nudos y la de crucero, 24.

El Seadeck 9 incorpora además el sistema Hotel Mode, respaldado por una batería de litio de 60 kWh, que permite mantener servicios esenciales a bordo con los generadores desconectados. La marca lo integra dentro de su estrategia Low Emission Yacht y señala una reducción del consumo y las emisiones de hasta un 30% frente a embarcaciones comparables con casco y propulsión tradicionales. ➔

CARACTERISTICAS TECNICAS

Eslora: 25,60 m

Manga: 6,30 m

Calado: 1,88 m

Desplazamiento: 76,79 t a plena carga

Combustible: 5.800 l

Agua: 1.500 l

Pasajeros: 8/10 + 3 tripulantes

Camarotes: 4/5 + 2 tripulantes

Baños: 5/6 + 1 tripulación

Motorización: 3 x Volvo Penta IPS 1200, 900 CV

Velocidad máx.: hasta 30 nudos

Crucero: hasta 24 nudos

Diseño exterior: Alberto Mancini

Diseño interior: Matteo Thun & Antonio Rodriguez

Diseño de casco: NAMES + Azimut R&D

Constructor: Azimut Yachts (Italia)

www.azimutyachts.com





WINNER 2025

W
O
N
D
E
R
S

360 NEW
HANSE



Importador exclusivo para España:
MARINA ESTRELLA S.L.

OFICINA CENTRAL MARINA ESTRELLA
EL MASNOU, BARCELONA | Tel. 935 403 900

Palma- Portals (971 677 125) || Empuriabrava (972 451 420) || Valencia (963 167 525)
Denia (966 432 349) || Alicante (965 142 237) || Torrevieja (699 072 850)
Murcia (968 187 946) || Marbella (670 557 349) || Madrid (639 889 131)
E-mail: comercial@marinaestrella.com

→
Más información



Hanse 
BREAKING RULES . SETTING TRENDS



OCEANIS 42

El nuevo crucero de 12,86 metros de Beneteau sustituye al Oceanis 40.1 con una bañera ampliada, mejoras en navegación y cinco distribuciones interiores adaptadas a diferentes usos.

El Oceanis 42 abre una nueva etapa en la gama de cruceros de Beneteau, coincidiendo con el 40º aniversario de la familia Oceanis. Sucesor del Oceanis 40.1, combina una distribución optimizada, mejoras ergonómicas y distintas posibilidades de configuración para la navegación privada y el chárter.

Diseñado por Marc Lombard Yacht Design Office, el modelo busca equilibrar prestaciones, estabilidad y facilidad de manejo. La superficie vélica aumenta mediante mástiles más altos: el enrollable de serie crece 600 mm respecto al anterior, mientras que las versiones con mástil clásico y de prestaciones ganan 300 mm.

La cubierta, desarrollada por Nauta Design, destaca por una bañera cuyo suelo aumenta un 12 % y cuyas zonas de asiento crecen un 10 % respecto al Oceanis 40.1, según Beneteau. La popa puede configurarse abierta, con una plataforma de baño integrada en el espacio exterior, o cerrada, con asientos adicionales. Los puestos de gobierno incorporan respaldos, consolas ergonómicas y el mando del motor integrado.

En el interior, las ventanas del casco son 2,5 veces mayores que en el modelo anterior y el acristalamiento de cubierta se amplía para favorecer la entrada de luz natural. La carpintería Sand Oak, combinada con tapicerías en tres ambientes —Ivory, Sunset y Pacific—, define una estética contemporánea. Para la versión de cuatro camarotes destinada al chárter también se ofrece Laos Teak, concebida para un uso intensivo.

La cocina en forma de L, situada junto a la escalera, está diseñada para trabajar con el barco escorado y dispone de 215 litros de capacidad de refrigeración. El salón incorpora un espacio de escritorio, una biblioteca integrada y un armario que centraliza los controles eléctricos.

La modularidad permite elegir entre cinco distribuciones: dos camarotes y un baño; tres camarotes con uno, dos o tres baños; y cuatro camarotes con dos baños para chárter. También se puede optar por una cocina en L o una distribución longitudinal con una encimera amplia. Con estas alternativas, el Oceanis 42 combina navegación, confort y adaptación a distintas formas de vida a bordo. ➔

CARACTERÍSTICAS

Eslora total: 12,86 m | **Eslora en flotación:** 11,42 m
Manga máxima: 4,23 m | **Calado, quilla profunda:** 2,25 m
Desplazamiento en rosca (CE): 7.985 kg
Capacidad combustible: 195 l | **Capacidad agua dulce:** 235 l
Potencia motor de serie: 45 CV | **Foque autovirante:** 28,70 m²
Génova enrollable 105% (serie): 35,60 m²
Código o (serie): 58,30 m² | **Vela mayor estándar:** 5,10 m²
Spinnaker asimétrico: 187 m²
Diseño de arquitectura naval: Marc Lombard Yacht Design Office
Diseño de cubierta e interiores: Nauta Design
Astillero: Beneteau, Francia
beneteau.com





GRAND SOLEIL 60 LONG CRUISE

El nuevo velero de 19,68 metros culmina la evolución de la gama Long Cruise con una distribución orientada a la vida a bordo, soluciones para la navegación con tripulación reducida y una mayor autonomía.

El Grand Soleil 60 Long Cruise (GS 60 LC) completa la evolución de la gama Long Cruise de Grand Soleil Yachts, antes de la transición hacia la línea Plus. El modelo reúne y perfecciona soluciones desarrolladas en anteriores proyectos del astillero, con especial atención a la navegación de altura, el confort y la facilidad de manejo en travesías prolongadas.

La arquitectura naval corre a cargo de Matteo Polli, mientras que Nauta Design firma el diseño de cubierta, los interiores y la distribución general. Su carena, con una proa en V pronunciada, una superficie mojada reducida y una elevada estabilidad dinámica, busca equilibrar eficiencia y prestaciones. El diseño prioriza también el volumen habitable, tanto en cubierta como bajo ella. La cubierta corrida facilita los desplazamientos a bordo, mientras que el salón, ligeramente sobreelevado, y las ventanas del casco favorecen la entrada de luz natural. En la bañera, los ajustes ergonómicos amplían la superficie de los bancos y crean una zona de descanso protegida por el bimini. Las mesas pueden bajarse para convertirse en dos amplias superficies para tomar el sol. La disposición de los winches y los controles al alcance del puesto de gobierno facilita la navegación con tri-

pulación reducida. El aparejo incorpora una vela mayor con sables forzados y controles hidráulicos para el backstay y el vang. En popa, una plataforma abatible amplía la eslora en un metro cuando la embarcación está fondeada, mientras que los pasillos laterales anchos mejoran la circulación y la seguridad. Bajo cubierta, el acceso conduce a un salón amplio y una estación de navegación. La cocina abierta se sitúa entre el salón y el camarote del armador, con espacio para un frigorífico-congelador de altura completa. La distribución de cuatro camarotes incluye una cabina con literas frente a la cocina, que puede sustituirse por una zona técnica o de almacenamiento adicional.

El camarote principal dispone de cama accesible por ambos lados y baño propio en proa. En popa se encuentran dos camarotes para invitados, uno doble y otro con camas individuales, ambos con baño privado. En el extremo de proa hay alo-

CARACTERÍSTICAS

Eslora total: 19,68 m
Eslora de casco: 18,30 m
Manga: 5,80 m | **Calado:** 2,80 m
Desplazamiento: 27.000 kg
Combustible: 1.000 l
Agua: 1.000 l | **Pasajeros:** 6
Camarotes: 3/4 + 2 plazas para tripulación
Baños: 3 para invitados y armador;
Motorización: 110 CV de serie
Superficie vélica: 205 m²
Arquitectura naval: Matteo Polli
Diseño exterior: Nauta Design
Diseño interior: Nauta Design
Constructor: Cantiere del Pardo (Italia)
www.grandsoleil.net

jamiento adicional para dos tripulantes. Con el GS 60 LC, Grand Soleil refuerza su apuesta por los cruceros de larga distancia mediante una combinación de autonomía, habitabilidad y soluciones destinadas a facilitar la navegación sin renunciar al rendimiento a vela. ➔



DEL CARIBE A LAS AZORES POR LA RUTA HISTORICA DEL ATLANTICO NORTE

El Tornaviaje del *Eclipse*



Puerto deportivo de Horta, en Faial, Azores.

Siguiendo la estela de las antiguas Flotas de Indias, el *Eclipse*, un Solaris 72 diseñado por Doug Peterson, emprendió el regreso desde Antigua hasta las Azores por la exigente ruta del Atlántico Norte. Fueron 2.399 millas y dieciséis días de navegación en los que el viento, los anticiclones y el océano marcaron el ritmo de una travesía que, cinco siglos después, continúa siendo una de las grandes experiencias para cualquier navegante.

Aún no había amanecido cuando el ancla abandonó el fondo arenoso de Jolly Harbour en Antigua y el *Eclipse* comenzó a deslizarse lentamente hacia la bocana del puerto. Atrás quedaban seis meses navegando por el Caribe; por delante, más de 2.400 millas de océano abierto y una derrota que durante siglos recorrieron las Flotas de Indias en su regreso a Europa.

A bordo reinaba ese ambiente difícil de describir que siempre precede a una gran travesía. El barco estaba listo. Los depósitos llenos, la despensa organizada para más de dos semanas de navegación, la meteorología estudiada una y otra vez y una tripulación formada por cuatro navegantes con muchas millas en la estela. Entre todos sumábamos decenas de cruces del Atlántico y, en el caso del armador, Daniel Aldeguer, ésta era ya su undécima travesía oceánica. El *Eclipse* tampoco era un desconocido para nosotros. Un año antes lo habíamos trasladado desde el puerto croata de Vrsar hasta Palma en una dura navegación invernal por el Adriático. Aquel Solaris 72, diseñado por Doug Peterson y construido por el astillero italiano SE.RI.GI., acababa de iniciar una nueva vida tras un profundo refit que lo transformó en un moderno crucero oceánico. Después llegaron el Mediterráneo, el cruce hacia el Caribe vía Canarias y Cabo Verde y, durante los meses siguientes, más de 10.000 millas recorriendo Venezuela, Colombia, Panamá, Bahamas y las Antillas. Antigua era ahora el punto de partida de un nuevo desafío: el tornaviaje.

El *Eclipse* en Antigua.



Los cuatro miembros de la tripulación.

La palabra “tornaviaje” posee una sonoridad especial para cualquier aficionado a la historia de la navegación. Durante más de dos siglos designó el regreso de las Flotas de Indias desde América hasta Sevilla, aprovechando los vientos del oeste de las latitudes medias tras remontar primero hacia el norte. Aquellos navegantes descubrieron que el camino de vuelta no era el mismo que el de ida. Esa misma lógica meteorológica continúa siendo válida hoy para cualquier velero que quiera regresar del Caribe a Europa.

La ventana adecuada

Cruzar el Atlántico por el norte exige elegir bien el momento. Mayo representa normalmente el equilibrio perfecto. Salir antes supone exponerse todavía a los grandes frentes del invierno atlántico; hacerlo más tarde significa navegar durante días bajo la influencia de los anticiclones subtropicales, con largas encalmadas, mientras la temporada de huracanes comienza a despertar en el Caribe. A diferencia del cruce hacia el oeste, impulsado por los alisios entre Canarias y el Caribe, el regreso obliga a remon-



Daniel a la rueda, Atlántico



Recalada en Barbuda.



Cena en Antigua con la tripulación del Xanamar y del Kraif antes de la partida.

tar hacia el norte buscando los vientos portantes que suelen establecerse a partir de los paralelos 35 o 40. Hasta alcanzarlos hay que ceñir, tener paciencia y aceptar que el rumbo directo casi nunca coincide con el más rápido.

Durante los días previos repasamos una y otra vez los modelos meteorológicos. Los partes anunciaban poco viento y la formación de un potente anticiclón al sur de Bermudas. La estrategia estaba clara: ganar latitud cuanto antes para evitar quedar atrapados en la calma.

La tarde anterior a la salida compartimos mesa con las tripulaciones del *Xanamar* y del *Krait*, que también preparaban su regreso a la Península. Las conversaciones giraban inevitablemente alrededor de los mismos temas: combustible, previsiones, rutas alternativas y la eterna duda de cuándo soltar amarras. Todos sabíamos que, una vez abandonado el Caribe, cada barco tendría que negociar su propia partida de ajedrez con el Atlántico.

Antes de abandonar definitivamente el Caribe recalamos en **Barbuda**, donde disfrutamos de la tranquilidad de Mile Beach, una inmensa playa de arena rosada bañada por aguas turquesas. Fue el último contacto con tierra antes de afrontar el océano.

Entre dos anticiclones

El 1 de mayo pusimos rumbo nordeste buscando ganar latitud cuanto antes. El objetivo no era seguir la derrota más corta hacia las Azores, sino escapar del potente anticiclón que comenzaba a establecerse al sur de Bermudas. Durante los primeros

días navegamos con poco viento, alternando vela y motor para conservar combustible mientras el barco avanzaba lentamente entre mares tranquilos y temperaturas todavía tropicales.

La estrategia dio resultado. Durante buena parte de la travesía conseguimos navegar en el estrecho corredor de viento formado entre dos grandes anticiclones. Aquella situación permitió al *Eclipse* avanzar a vela la mayor parte del tiempo, ayudado además por una ligera corriente favorable que incrementaba nuestra velocidad sobre el fondo.

El mar de los sargazos

La vida a bordo recuperó pronto el ritmo pausado de las largas navegaciones oceánicas. Las guardias, las maniobras, las comidas compartidas y los partes meteorológicos marcaron el paso de los días. Un *wahoo* capturado al curricán inauguró las cenas de pescado fresco, aunque pronto tuvimos que recoger las cañas debido a la enorme cantidad de sargazos que cubrían la superficie del mar. Estas **macroalgas**, cada vez más abundantes en el Atlántico tropical, complicaban la pesca y en ocasiones llegaban a enredarse en la hélice o el timón, obligándonos a reducir velocidad o maniobrar para liberarlas.

La vida a bordo

A medida que ascendíamos hacia el norte el océano también cambiaba. El calor caribeño dio paso a temperaturas mucho más frescas, aparecieron olas de tres y cuatro metros y el viento comenzó a establecerse con mayor regularidad. El *Eclipse*



Puesta de sol en el Atlántico rumbo a Azores.

respondió con la nobleza propia de un auténtico crucero oceánico, navegando con frecuencia por encima de los ocho nudos mientras la tripulación se adaptaba a una vida marcada por el movimiento constante del barco.

Aun así, la cocina siguió siendo uno de los grandes momentos del día. Compartir una comida caliente, comentar el parte meteorológico o analizar la estrategia para las siguientes horas ayudaba a romper la monotonía de las guardias y reforzaba ese espíritu de equipo que toda navegación oceánica termina creando. La pesca volvió a darnos alguna satisfacción con varios dorados, aunque uno de ellos tuvo que regresar al mar al comprobar que estaba fuertemente parasitado. En aguas tropicales la prudencia también forma parte de la buena marinería y no merece la pena correr riesgos innecesarios.

Fuera del barco el océano permanecía inmenso y aparentemente vacío. Sin embargo, bastaba detenerse unos minutos para descubrir que estaba lleno de vida. Peces voladores, aves pelágicas y algún grupo de delfines aparecían casi cada día, recordándonos que incluso en mitad de la nada nunca se navega completamente solo.

El océano cambia de rostro

A partir del undécimo día de navegación alcanzamos el paralelo 38. Habíamos dejado atrás la influencia de las aguas tropicales y el Atlántico volvía a transformarse. El mar comenzó a ordenarse, el viento perdió algo de intensidad y el cielo se cubrió con esas nubes altas que anuncian cambios de tiempo sin llegar a inquietar al navegante.

Pesca de un dorado en el Atlántico.



Avistamiento de cachalotes llegando a la isla de Flores en las Azores.



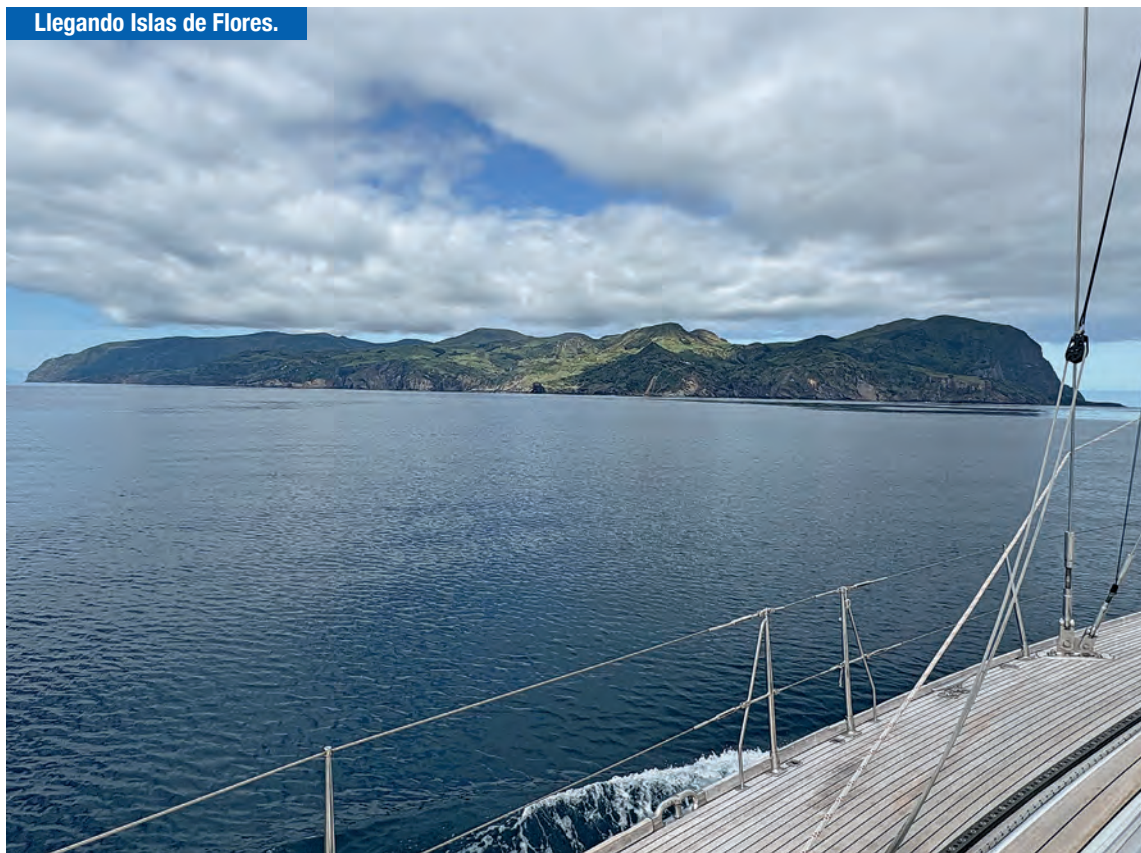
Seguíamos avanzando entre dos grandes anticiclones que parecían desplazarse con nosotros. Aquella situación, que en los primeros días había condicionado toda la estrategia, terminó jugando a nuestro favor. Navegábamos con la mayor y la trinqueta perfectamente equilibradas, manteniendo un rumbo próximo a los 70 grados reales y velocidades sostenidas de siete u ocho nudos. Después de muchos días ciñendo, el barco parecía deslizarse con una facilidad desconocida.

Los chubascos comenzaron a rodearnos sin llegar apenas a alcanzarnos. A cambio, nos regalaron algunos de los amaneceres y atardeceres más espectaculares de toda la travesía. En alta mar los arcoíris tienen una intensidad especial. Nacen directamente del horizonte y parecen unir el cielo con el océano en un escenario donde no existe ninguna referencia más que el propio barco.

Durante aquellas jornadas apenas vimos tierra, pero nunca estuvimos completamente solos. Casi todos los días aparecía algún mercante en el horizonte o cruzábamos derrota con otros veleros que, como nosotros, regresaban a Europa aprovechando la ventana meteorológica de mayo. El AIS se había convertido en un excelente compañero de viaje, permitiéndonos identificar cada embarcación mucho antes de distinguirla visualmente. Según comentaban algunos navegantes en Horta, más de un millar de veleros realizan cada primavera esta ruta entre el Caribe y las Azores.

A pesar de esa presencia humana, el océano seguía mostrando también su lado menos amable. Resultaba desalentador

Llegando Islas de Flores.



comprobar la cantidad de residuos flotando a la deriva a cientos de millas de cualquier costa. Plásticos, restos de aparejos y objetos de todo tipo aparecían con demasiada frecuencia, recordándonos que ni siquiera el corazón del Atlántico permanece ajeno al impacto de nuestra actividad.

Flores por la proa

La madrugada del decimosexto día alguien rompió el silencio de la bañera con una frase que todos esperábamos escuchar:

—¡Tierra por la proa!

Dieciséis días después de abandonar el Caribe apareció por fin la silueta de **Flores**, primera tierra europea para quienes regresan desde América. Izamos la bandera portuguesa y la bandera amarilla de libre plática mientras costeábamos sus acantilados cubiertos de un verde intenso antes de poner rumbo a **Faial**.

Pocas entradas en puerto resultan tan emocionantes para un navegante oceánico como la de **Horta**. Durante décadas ha sido el lugar de encuentro de quienes cruzan el Atlántico en ambos sentidos y conserva ese ambiente marinero que sólo existe en puertos con mucha historia.

Tras 2.399 millas, el amarre tuvo inevitablemente como siguiente escala el **Peter Café Sport**, donde las conversaciones con otras tripulaciones giraban, como siempre, alrededor del viento, las rutas seguidas y las experiencias compartidas durante el cruce.

Durante los días siguientes recorrimos **Faial** y **Pico**, compartimos cenas con viejos amigos y coincidimos con otros navegantes que también regresaban de largas travesías. Allí estaban la tripulación del *Hebo*, de Tolo Oliver, después de un extra-

Pablo, Daniel y Biel a la rueda.



ordinario viaje que le había llevado hasta la Antártida y el Pacífico; Leo, del *Xanamar*, con casi treinta cruces del Atlántico en su cuaderno de bitácora; o Altino, la voz portuguesa que durante tantos años ha prestado apoyo radiofónico a los navegantes del océano. Horta sigue siendo mucho más que un puerto: es un lugar donde las millas se convierten en historias.

El verdadero tornaviaje

Nuestro tornaviaje transcurrió sin temporales memorables ni averías importantes. Podría parecer que no ocurrió nada extraordinario. Sin embargo, cualquiera que haya cruzado un océano sabe que sucede exactamente lo contrario.

Durante dieciséis días vivimos pendientes del viento, de las corrientes, del trimado de las velas, de las previsiones meteorológicas y de esas pequeñas incidencias que aparecen cada jornada y que obligan a tomar decisiones constantemente. Esa es, precisamente, la esencia de la navegación oceánica.

Hoy resulta mucho más sencillo cruzar el Atlántico que hace apenas dos décadas. Los partes meteorológicos llegan por satélite con enorme precisión, la cartografía electrónica ha sustituido buena parte de la navegación tradicional y sistemas como Starlink permiten mantener un contacto permanente con tierra. El océano ya no es aquel espacio de aislamiento absoluto que conocieron generaciones anteriores.

Quizá por eso decidimos limitar deliberadamente el uso de Internet a unos pocos momentos del día. Queríamos volver a escuchar el sonido del barco, observar el cielo antes que la pantalla y recuperar esa sensación de desconexión que constituye uno de los grandes privilegios de navegar.

El *Eclipse* fondeado en el puerto de Horta.



Grafiti del *Eclipse* en Horta, tradición marinera que asegura el regreso y la buena suerte.



Antes de abandonar Horta cumplimos con otra vieja tradición atlántica. Pintamos el grafiti del *Eclipse* en uno de los muros del puerto, un pequeño ritual que, según dicen los marinos, asegura el regreso y la buena suerte en futuras travesías.

Después cada uno emprendió su camino. Nosotros regresamos a España. El *Eclipse* continuó viaje hacia São Miguel, Portimão, Gibraltar y, finalmente, Palma, completando un cruce de más de 12.500 millas iniciado siete meses antes.

Mientras el avión despegaba de Faial, no pude evitar mirar por última vez hacia el puerto. Allí quedaba el *Eclipse*, balanceándose suavemente entre decenas de barcos llegados de ambos lados del Atlántico. Pensé entonces que, cinco siglos después de las Flotas de Indias, el tornaviaje sigue siendo mucho más que una ruta de regreso. Es una forma de entender el mar. Una travesía que obliga a respetar el viento, a convivir con el océano y a descubrir que, por muchas millas que uno lleve navegadas, el Atlántico siempre guarda una nueva lección para quien decide cruzarlo.*

Texto: Gabriel Morell | Fotos: Tripulación *Eclipse*



Instrumentos a la llegada.



Since 2010

SUZUKI CLEAN OCEAN PROJECT

EN EL FONDO DEL MAR,
SÓLO LA HUELLA TURQUESA



TEJEMOS NUESTRA PROPIA RED

SEGUNDA REGATA PRELIMINAR

Luna Rossa impone su ley en Nápoles



© IAN ROMAN / AC35

El equipo italiano, liderado por Peter Burling y Marco Gradoni, se adjudica con autoridad la segunda Regata Preliminar de la 38^a América's Cup Louis Vuitton, tras imponerse también en la final de match race a Emirates Team New Zealand.

Nápoles vivió cuatro jornadas de competición del 24 al 27 de septiembre, con vientos de entre 11 y 14 nudos y rachas próximas a los 21. Los nueve equipos pusieron a prueba sus AC40 ante miles de aficionados. Luna Rossa 1 fue el gran protagonista: con Burling como patrón, Gradoni como co-timonel y Maria Giubilei y Gianluigi Ugolini en el trimado, confirmó desde los entrenamientos una notable velocidad.

Los italianos ganaron las dos últimas mangas de flota y accedieron a la final, donde controlaron

a Emirates Team New Zealand desde la salida hasta cruzar la meta con cerca de 350 metros de ventaja. ETNZ fue segundo y La Roche-Posay Racing Team, tercero y una de las revelaciones de la prueba, sumando dos victorias. ARC Team USA, en su debut, terminó cuarto. Completaron la clasificación ETNZ Women & Youth, Luna Rossa 2, Tudor Team Alinghi, GB1 y Cobham-Ultra GB2.

Nápoles fue también una referencia antes de la 38^a América's Cup, que comenzará en mayo de 2027 con los AC75. Luna Rossa sale reforzada y se perfila como uno de los rivales a batir.

EQUIPO A EQUIPO

Los equipos de tierra demostraron un elevado nivel operativo. Los AC40, prácticamente monotipo, permiten trabajar con procedimientos definidos; los AC75 exigirán mucho más al incorporar soluciones de diseño y sistemas específicos. Nápoles mostró además una notable camaradería entre las estructuras técnicas, antes de que la competición entre los AC75 eleve la tensión.

1) Luna Rossa 1 – Italia

La renovación impulsada por Max Sirena y Peter Burling generaba dudas, pero Marco Gradoni, Gianluigi Ugolini y Maria Giubilei se adaptaron rápidamente. Luna Rossa ganó las tres mangas de entrenamiento, la primera regata oficial, las dos últimas mangas de flota y la final de match race.

El equipo considera que aún puede mejorar. La gran incógnita de cara al AC75 será la configuración de la tripulación y, especialmente, si Gradoni ha hecho méritos para superar a Ruggero Tita y ocupar uno de los puestos de cohelm. Ugolini y Giubilei también podrían asumir funciones relevantes en el nuevo barco.

2) Emirates Team New Zealand Nueva Zelanda

Nathan Outteridge reconoció un error en la cuenta atrás de la salida de la final que dio a Luna Rossa la ventaja decisiva. ETNZ tuvo un inicio irregular, pero reaccionó a tiempo y alcanzó la final.

Seb Menzies confirmó su solidez como nuevo co-timonel y piloto designado del AC75, mientras Andy Maloney e Iain Jensen destacaron en el trimado. El equipo regresa a Nueva Zelanda para centrarse en el desarrollo del AC75 y perfeccionar el match race mediante el simulador.

3) La Roche-Posay Racing Team – Francia

El equipo francés fue una de las grandes sorpresas de Nápoles: logró dos victorias y dos podios más, además de otra victoria que perdió tras una trasluchada fallida que terminó en volcada.

Quentin Delapierre y Diego Botín destacaron en la lectura táctica y las comunicaciones, respaldados por los trimmers Florian Trittel y Jason Saunders. Su velocidad y capacidad para encontrar viento limpio fueron sus principales virtudes.

Con el AC75 ya en Nápoles, el equipo afronta un intenso invierno de desarrollo y entrenamiento. Su rendimiento lo sitúa entre los posibles tapados de la próxima America's Cup.

4) ARC Team USA – Estados Unidos

ARC Team USA sorprendió desde la primera manga con una victoria y demostró que podía competir con los favoritos. Harry Melges IV y Lucas Calabrese compartieron las funciones de gobierno, mientras Michael Menninger y Hans Henken completaron el equipo en el trimado.



© RICARDO PINTO / AC38

Su capacidad para recuperarse de los errores fue una de sus fortalezas. Tras varios resultados en la zona media, terminó tercero en la última prueba y cerró su debut con una trayectoria ascendente. Un equipo estadounidense que emerge como posible revelación.

5) Emirates Team New Zealand Women & Youth – Nueva Zelanda

Con Jake Pye y Erica Dawson en el gobierno, el equipo logró una victoria de manga y mostró una evolución constante. Diseñado para las futuras Women's y Youth America's Cup, destacó por su capacidad de análisis y por el rendimiento de Josh Armit y Serena Woodall en el trimado.

En la última manga superó por un margen mínimo a Luna Rossa 2 y se adjudicó el título Women & Youth por desempate. Un resultado positivo tras una semana de aprendizaje y evolución.

6) Luna Rossa 2 – Italia

Margherita Porro y Max Antoniazzi demostraron el potencial del equipo italiano, mientras Giovanni Santi destacó en el trimado. Porro confirmó además que puede competir al máximo nivel y Maria Vittoria Marchesini aparece como una opción para la futura estructura femenina.

El equipo se quedó a las puertas del título Women & Youth, pero obtuvo importantes lecciones sobre tráfico y maniobras en flota. El invierno servirá para mejorar estos aspectos antes de Cagliari, donde se definirán las formaciones definitivas.

7) Tudor Team Alinghi – Suiza

Tudor Team Alinghi llegó a la jornada final tercero y con opciones de alcanzar la final, pero errores en momentos decisivos lo impidieron. Aun así, el equipo suizo demostró velocidad y capacidad para mantener buenos carriles y ángulos.



© IAN ROMAN / AC38

Paul Goodison y Phil Robertson funcionaron bien en el gobierno, mientras Pietro Sibello y Nicolas Rolaz mostraron una evolución notable en el trimado. Dos segundos puestos y un tercero confirmaron su potencial. El séptimo puesto final no refleja completamente su rendimiento.

8) GB1 – Reino Unido

GB1 sufrió problemas desde antes de comenzar: una colisión dañó el foil de estribor y, tras su reparación, una aleta volvió a desprenderse. Pese a ello, el equipo reaccionó y logró un podio en la primera manga del segundo día, además de tres cuartos puestos consecutivos.

Dylan Fletcher y Ben Cornish apuntaron a la falta de tiempo de navegación en el AC40, debido al trabajo centrado en el desarrollo del AC75. El octavo puesto parece más consecuencia de los contratiempos que un reflejo de su verdadero potencial.

9) Cobham-Ultra GB2 – Reino Unido

Orientado principalmente a las próximas Women & Youth America's Cup, Cobham-Ultra GB2 comenzó con un tercer puesto, pero una sucesión de resultados en la zona media lo relegó a la novena posición.

Hannah Mills OBE y Ellie Aldridge mostraron buena compenetración en las comunicaciones y situaciones barco contra barco, mientras Matt Beck y Sam Webb acumularon experiencia valiosa.

Como GB1, el equipo ha dedicado gran parte de su preparación al AC75, reduciendo el tiempo en el AC40. Pese al resultado, Nápoles deja experiencia y margen de crecimiento de cara a las competiciones Youth y Women de 2027.*

www.americascup.com



© RICARDO PINTO3 / AC38

YACHT RACING FORUM 2026

Ámsterdam reúne al mundo de la vela

Ámsterdam acogerá los días 19 y 20 de noviembre el Yacht Racing Forum 2026, encuentro internacional que reunirá a regatistas, organizadores, diseñadores, ingenieros y representantes de la industria para analizar el futuro de la vela de competición.



© OLIVIER BLANCHET

El Yacht Racing Forum 2026 volverá a reunir a buena parte de los principales protagonistas de la vela de competición internacional. La cita tendrá lugar los días 19 y 20 de noviembre en el RAI Amsterdam, coincidiendo con el final de Metstrade, y servirá como punto de encuentro para deportistas, responsables de eventos, diseñadores, ingenieros, empresarios y representantes de las principales organizaciones del sector.

El programa abordará algunos de los asuntos que están marcando la evolución de la vela de competición, desde el futuro de la America's Cup y la evolución de la clase IMOCA hasta el patrocinio, la gestión de eventos, los formatos de regata, la inteligencia artificial, la sostenibilidad y la innovación aplicada al diseño y construcción de nuevos barcos de competición.

Entre los participantes figuran nombres como Sam Watson, CEO de North Technology Group; Marzio Perrelli, CEO de The America's Cup; Sam Davies, Richard Brisius, Luisa Bambozzi, Giorgio Benussi, Victoria Low, Jeremy Pochman, Antoine Mermod, Alison Sly-Adams, Sam Manuard o Stephan Kandler, entre otros representantes de la industria y del deporte.

Las dos jornadas se abrirán con sendas conferencias magistrales. Sam Watson inaugurará el encuentro el jueves, con una visión centrada en la evolución del mercado, la innovación y las oportunidades de futuro para la industria náutica

y la competición. El viernes será el turno de Marzio Perrelli, que analizará el futuro de la America's Cup y los proyectos que marcarán su próxima etapa. El foro también prestará atención al desarrollo de nuevas embarcaciones de regata, con la presentación de algunos de los proyectos más innovadores del año y la participación directa de sus diseñadores y responsables de desarrollo.

Más allá de las ponencias, el networking constituye uno de los ejes del encuentro. Las pausas, almuerzos y la tradicional Sailors' Night ofrecerán espacios para establecer contactos entre deportistas, empresas, organizadores, patrocinadores y profesionales del sector.

El Yacht Racing Forum se plantea así como un punto de encuentro internacional para debatir la evolución de la vela de competición, compartir conocimiento y analizar los retos que afronta el deporte para mantener su atractivo entre navegantes, patrocinadores, medios, sedes y aficionados.*

www.yachtracingforum.com



ESPAÑA SE IMPONE EN GINEBRA

y asegura su pase a la Gran Final

El Spain SailGP Team completó en Ginebra un fin de semana de menos a más. Tras un sábado complicado por el poco viento, los de Diego Botín reaccionaron el domingo, alcanzaron la final y derrotaron a Australia con una maniobra decisiva en la puerta 3.

El Rolex Switzerland Sail Grand Prix, celebrado del 18 al 20 de septiembre, comenzó para España con un escenario poco favorable. El lago Lemán volvió a demostrar que sus condiciones son muy diferentes a las de mar abierto, con viento irregular y continuos cambios en el campo de regatas. El sábado, el equipo de Diego Botín firmó un tercero y un cuarto puesto en las dos mangas disputadas, resultados que lo situaron cuarto del Grupo A, empatado a cinco puntos con Francia.

La primera carrera estuvo condicionada por una penalización al F50 español por una subida y bajada excesiva de los foils. El castigo obligó a España a ceder unos 20 metros poco después de la salida. Pese al contratiempo, el equipo logró recuperarse, pasó la primera boya en tercera posición y mantuvo ese puesto hasta la llegada.

En la segunda manga, España volvió a protagonizar una buena salida y se mantuvo en la pelea con Francia y Brasil. Sin embargo, perdió terreno en el tramo hacia la puerta 2 y terminó cuarto. El viento fue cayendo progresivamente y la tercera carrera del Grupo A tuvo que aplazarse al domingo.

La jornada decisiva comenzó con una reacción inmediata del equipo español. España ganó la primera manga del día después de remontar desde una segunda línea de salida gracias a una buena lectura del campo de regatas. Después llegó un sexto puesto tras un intento fallido de superar a Artemis en el último tramo, dejando el pase a la final pendiente de la quinta y última carrera del grupo.

Con el viento aumentando, el F50 español volvió a responder. Un tercer puesto permitió a los de Botín certificar su clasificación para la final, donde se encontrarían con Australia, Rockwool Racing y Explora Journeys Switzerland. La última manga del día se convirtió en un duelo directo entre España y Australia. Los Bonds Flying Roos de Tom Slingsby tomaron ventaja durante buena parte del recorrido y parecían tener la regata bajo control. España supo esperar su momento y encontró la oportunidad en la entrada a la puerta 3.



Con Australia por delante, el equipo español arriesgó. El F50 de Botín llegó con velocidad, atacó el espacio disponible y consiguió superar al barco australiano en una maniobra que cambió definitivamente el desenlace de la final. A partir de ahí, España mantuvo el vuelo, defendió la primera posición y cruzó la línea de llegada como vencedora del Rolex Switzerland Sail Grand Prix. Australia fue segunda, Rockwool Racing terminó tercera y Explora Journeys Switzerland, cuarta ante su público.

La victoria confirma el excelente final de un fin de semana que comenzó con dificultades y terminó con uno de los triunfos más importantes de la temporada. Además, el resultado permite al Spain SailGP Team mantener la segunda posición de la clasificación general con 68 puntos y, sobre todo, asegurar matemáticamente su presencia en la Gran Final de Abu Dhabi.

Australia continúa al frente con 85 puntos, mientras que Estados Unidos suma 56 y Artemis, 55. El campeonato afrontará ahora su siguiente cita en el Dubai Sail Grand Prix, los días 21 y 22 de noviembre, antes de la gran final de Abu Dhabi.*

www.SailGP.com

Calendario de regatas de Altura 2027

Regreso de la Mil Millas y novedades en La Ruta de la Sal

Enregata presentó en el Salón Náutico Internacional de Barcelona su calendario de regatas de altura para 2027. La programación reunirá cinco citas entre marzo y noviembre: La Ruta de la Sal Rumbo Ibiza, la Regata Bahía de Pollença, La Ruta de la Tramuntana, la Mil Millas y la Golden Cup Badalona.

La Ruta de la Sal estudia trasladar su salida a Valencia

La XXXIX edición de La Ruta de la Sal Rumbo Ibiza se celebrará en Semana Santa, con salida el 25 de marzo. Las obras previstas en el Real Club Náutico Dénia impedirán acoger la regata en 2027, tras 36 años como puerto de salida, por lo que la organización negocia con operadores portuarios valencianos una nueva ubicación.

Entre las opciones figura un recorrido que dejaría Formentera e Ibiza por babor, ampliando la distancia en 30 millas náuticas y equiparándola a la versión Barcelona. El puerto y el trazado definitivos se anunciarán previsiblemente a finales de noviembre.

Habrà una competición por equipos, según los resultados de las tres mejores embarcaciones de cada club o marina. Continuará la Micro Ruta de la Sal, para embarcaciones autónomas no tripuladas y con participación de equipos universitarios y centros educativos.

La Mil Millas vuelve el 3 de julio

La Mil Millas regresará con su séptima edición el 3 de julio de 2027, con salida y llegada en el Port Olímpic de Barcelona. Recuperará su recorrido original de unas 1.000 millas náuticas alrededor de Cerdeña, con paso por Menorca.

La prueba cuenta con el apoyo del Port Olímpic y de la Fundació Barcelona Capital Nàutica, nueva coorganiza-



dora, y la colaboración de la Base Mini Barcelona. Admitirá embarcaciones Mini 6.50 y multicascos, además de tripulación completa, A Dos y solitarios, y puntuará para la Mini Transat.

Pollença, Roses y Badalona completan la temporada

La XXIX Regata Bahía de Pollença se disputará el 14 y 15 de mayo, con una travesía de 104 millas entre Port Ginesta y el Real Club Nàutic Port de Pollença, pasando por el cabo de Formentor.

La XXXIV Ruta de la Tramuntana tendrá lugar el 4 y 5 de junio, con salida desde el Club Nàutic El Balís y llegada a Roses. La tramontana marcará la estrategia en la Costa Brava.

La IX Golden Cup Badalona, coorganizada por Marina Badalona y el Club Vela Badalona, cerrará la temporada del 29 de octubre al 1 de noviembre.

El acto reunió a representantes de clubes, marinas e instituciones y concluyó con la entrega de los trofeos del Circuito Regatas Ausmar 2025, cuyo podio encabezó el *Pekas X*, seguido del *Nirvana III* y el *Diabolic*.
<https://enregata.com/>

CALENDARIO 2027

25-27 de marzo:

La Ruta de la Sal Rumbo Ibiza

14-15 de mayo:

Regata Bahía de Pollença

4-5 de junio:

La Ruta de la Tramuntana

3 de julio: **Mil Millas**

29 de octubre-1 de noviembre:

Golden Cup Badalona



ANEN CELEBRA 20 AÑOS

como referente de la náutica de recreo en España

La asociación conmemoró su vigésimo aniversario en el Salón Náutico de Barcelona con un encuentro que reunió a asociados, empresas y profesionales del sector.



La Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN) celebró el pasado 15 de octubre su 20º aniversario con un encuentro en su stand del Salón Náutico Internacional de Barcelona. La convocatoria reunió a asociados, representantes de empresas y profesionales de la industria náutica en una jornada marcada por el reencuentro, el intercambio de experiencias y el reconocimiento a dos décadas de trabajo en favor de la náutica de recreo en España.

Bajo el lema «Los 20 de ANEN», la celebración sirvió para poner en valor la trayectoria de una entidad que, desde su creación, ha trabajado para defender los intereses de las empresas del sector y reforzar su representación ante las administraciones y otros organismos vinculados a la actividad náutica. El encuentro

se convirtió también en una oportunidad para compartir impresiones sobre la evolución de la industria y estrechar los vínculos entre los distintos agentes que forman parte de ella.

Durante estos veinte años, la náutica de recreo ha afrontado importantes transformaciones, tanto en el ámbito empresarial como en el normativo y comercial. En este contexto, la labor de una asociación sectorial como ANEN resulta fundamental para canalizar las necesidades de las empresas, impulsar iniciativas comunes y contribuir a mejorar las condiciones en las que se desarrolla la actividad. La interlocución institucional, el seguimiento de la normativa y la defensa de los intereses empresariales forman parte de los ámbitos de actuación que definen el papel de la organización.

El aniversario ha sido, asimismo, una ocasión para agradecer la confianza de los asociados y el apoyo de las compañías que han acompañado a la entidad desde sus inicios. Su participación ha contribuido a consolidar a ANEN como patronal nacional de referencia para la náutica de recreo, en un sector en el que la colaboración entre empresas, asociaciones e instituciones resulta decisiva para afrontar los retos presentes y futuros.

Más allá de la conmemoración, los veinte años de trayectoria representan un punto de partida para seguir trabajando por el desarrollo y la competitividad de la industria náutica española. La evolución del mercado, la incorporación de nuevos usuarios a la navegación, la adaptación a los cambios regulatorios y la necesidad de favorecer un entorno empresarial sólido plantean nuevos desafíos para los próximos años. ✱ www.anen.es



El **mercado náutico** crece un 7% hasta septiembre, con 4.642 matriculaciones

El mercado náutico español mantiene su evolución positiva y registra 4.642 matriculaciones de embarcaciones de recreo entre enero y septiembre de 2026, un 7% más que en el mismo periodo de 2025, cuando se contabilizaron 4.339 unidades. Solo en septiembre se matricularon 271 embarcaciones, un 6,3% más que en el mismo mes del año anterior. Así lo recoge el informe elaborado por ANEN a partir de los datos de la Dirección General de la Marina Mercante.

Todos los segmentos por eslora mejoran respecto a 2025, con avances destacados en las embarcaciones de entre 12 y 16 metros, que crecen un 38%, y las de más de 16 metros, con un incremento del 51%. Las unidades de hasta 6 metros continúan dominando el mercado, con 3.149 matriculaciones, un 4,5% más, y una cuota del 67,8%. El segmento de 6 a 8 metros suma 886 unidades (+10,5%), mientras que las embarcaciones de 8 a 12 metros alcanzan las 369 matriculaciones (+3,9%).

Por tipologías, los barcos a motor registran el mayor crecimiento entre los principales segmentos, con 2.004 unidades matriculadas, un 16,2% más que en 2025, y concentran el 43,2% del mercado. Las motos de agua suman 1.319 unidades (+1,1%) y las neumáticas plegables alcanzan las 555 (+8,2%). Los veleros se mantienen estables, con 210 matriculaciones, mientras que las neumáticas semirrígidas retroceden un 4,1%, hasta las 473 unidades.

El mercado del alquiler náutico acumula 1.440 matriculaciones hasta septiembre, un 8,1% más que en 2025, aunque permanece un 12,9% por debajo de 2024. Los mayores avances corresponden a las embar-

MATRICULACIONES DE EMBARCACIONES DE RECREO — MERCADO GENERAL Provincias con mayor número de matriculaciones

Unidades y cuota de mercado · Enero · Septiembre 2026



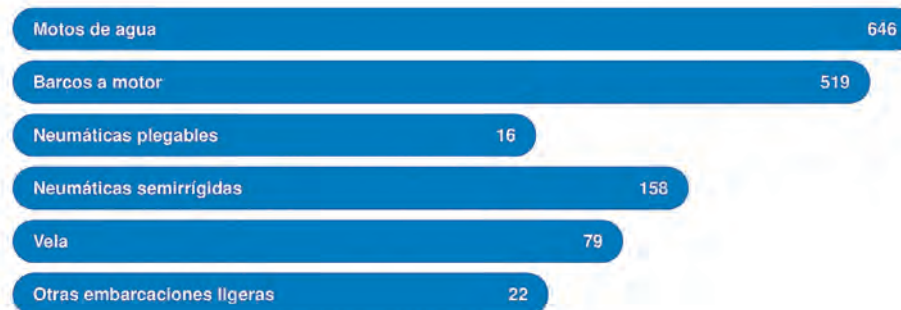
caciones de entre 12 y 16 metros (+40,3%) y las de más de 16 metros (+68,4%).

Las motos de agua representan el 44,9% de las matriculaciones para alquiler y crecen un 15,2%. Los barcos a motor, con una cuota del 36%, avanzan un 9,3%.

Por provincias, Baleares ocupa la primera posición, con 733 unidades y el 15,8% del mercado, seguida de Barcelona, con 541 (11,7%), y Madrid, con 364 (7,8%). Murcia suma 274 matriculaciones; Alicante y Girona, 270 cada una; Málaga, 251, y Cádiz, 209.

En el mercado de alquiler, Baleares también encabeza la clasificación, con 353 matriculaciones y una cuota del 24,5%. Le siguen Barcelona, con 184 unidades, y Girona, con 127.

www.anen.es



MATERIAL ELÉCTRICO - ESPECIALISTAS EN NÁUTICA

**NO DEJE QUE SU NEGOCIO HAGA AGUAS
EL MEJOR SERVICIO Y CALIDAD**

VIAFI S.L C/ INDUSTRIA Nº 1 08110 MONTCADA I REIXAC (BCN) TEL. 93.564.86.55 FAX 93.564.89.05 viafi@viafi.net www.viafi.net

SKIPPER

PASIÓN POR *Navegar*

1976 - 2026

50

años navegando juntos

En 1976, Enrique Curt funda *Skipper*, fruto de su pasión por el mar y la navegación, con el propósito de acercar la cultura marítima a navegantes y aficionados. Desde entonces, la revista ha sido testigo de la evolución de la náutica de recreo durante cinco décadas, compartiendo historias y experiencias con generaciones de lectores unidos por una misma pasión.

2026

Un año más de pasión por navegar

De las costas españolas a destinos como Maldivas, *Skipper* ha recorrido en 2026 algunos de los escenarios más atractivos de la navegación, combinando rutas, pruebas de embarcaciones y actualidad del sector. La técnica, la seguridad, el chárter y los puertos deportivos han compartido páginas con las novedades de los astilleros, los avances en propulsión y las tendencias presentadas en los salones de Cannes y Génova, que anticipan los modelos de 2027. Regatas, barcos clásicos y cultura marítima completan un año en el que



tradición e innovación vuelven a navegar juntas. Un recorrido que coincide con el 50º aniversario de la revista y que confirma que, pese a los cambios de la náutica, la pasión por el mar sigue siendo el mejor motivo para largar amarras.

Durante este año de aniversario, hemos vuelto a hablar de barcos, de destinos, de regatas, de innovación y de todas aquellas novedades que mantienen viva la náutica. Hemos recorrido nuestras costas, visitado salones, conocido nuevos modelos y compartido con nuestros lectores la actualidad de un sector que ha cambiado mucho desde aquellos primeros años, aunque conserva intacta su pasión por el mar.

Cincuenta años después de aquel primer número, *Skipper* sigue fiel al espíritu con el que Enrique Curt puso en marcha la revista en 1976. Medio siglo da para mucho, pero, sobre todo, deja la satisfacción de haber acompañado a varias generaciones de navegantes y de haber compartido con ellas una misma afición. Cerramos así este aniversario con la mirada puesta en todo lo que queda por contar y los rumbos por descubrir.

¡Gracias por navegar con nosotros!



VARADERO MASNOU

EL CENTRO NÁUTICO CON MAYORES Y MEJORES SERVICIOS DEL LITORAL CATALÁN



Varadero



Chorroado Decapado



Osmosis



Mecánica



Electricidad



Carpintería



Pintura



Poliéster



Electrónica



Tienda

PRESUPUESTOS Y ESTUDIOS TÉCNICOS PARA TODO TIPO DE REFORMA Y REPARACIONES



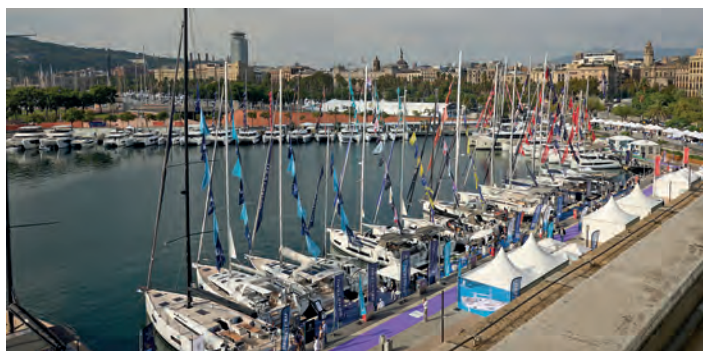
RESTAURACIÓN SEA FEVER

Obra viva, obra muerta, barnices, carpintería y remotorización *Sole 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 S.L.
Reparación y mantenimiento de embarcaciones



A

23 AD Nautic

B

CP boot Düsseldorf

5 Boero Yacht Coatings

21 Bornay

C

27 Club Nàutic l'Escala

F

31 Fountaine Pajot

H

13 Helimotor (Pirelli)

3 Helimotor (Sacs)

L

IP LVOF Abogados

M

45 Marina Estrella (Azimut)

77 Marina Estrella (Hanse)

IP Maxim Yachts

87 Movilmotors (Clean Ocean)

33 Movilmotors (Motores Suzuki)

P

39 Pronautic

T

7 Técnica de Fluidos

11 Touron (Mercury Repower)

V

97 Varadero Masnou

8 Vetus

95 Viafi



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

We ♥ water



Make your dream come true. Now!

Your new sailboat is already waiting for you. There has never been a better time to make your dream a reality – secure top offers now at boot Düsseldorf.

**Make your dream
a reality now.
23–31 JAN 2027**

TH
Messe
Düsseldorf