CURT EDICIONES SA

SKIPPER PASIÓN POR Navegar

Le agradecemos la adquisición el ejemplar digital de nuestra revista



A continuación le indicamos instrucciones necesarias para leer un PDF, de la manera más clara y sencilla posible.

La mayoria de los navegadores más modernos incluyen lector de pdfs integrado, pero si desea leer en modo revista le recomendamos se descarge el software

Adobe Acrobat Reader DC

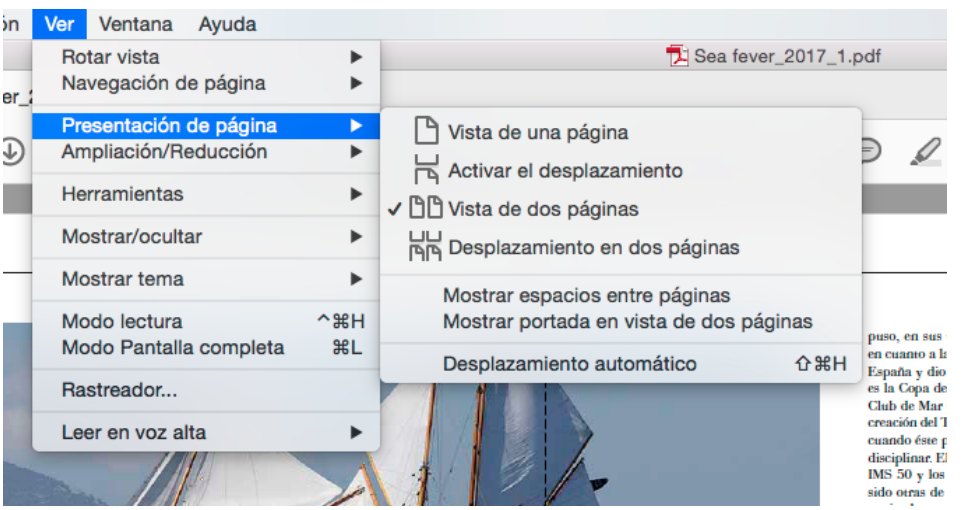
Una vez visualizada su revista en el Adobe Acrobat Reader

seleccione en el menú

Ver la presentación de la página a dos páginas.

También para una lectura más comoda escoja

Modo pantalla completa.



Esperamos disfrute con nuestra publicación.

No olvide volver a visitar nuestra página e inscriberse en el newsletter que le mantendrá informado de la publicación de nuevos ejemplares.

Copyright 2017 CURT EDICIONES, S.A.

PASIÓN POR *Navegar*

Canarias y aeropuertos 4,20 € · Portugal 3,35 €

SKIPPER

www.skippermar.com · Nº 423 · Febrero 2018 · 4 €

X GRAN PRIX del ATLÁNTICO 2018

Golfo de Nápoles

Islas de cine

25 cuestiones sobre el uso de los amarres

Proteger el casco PINTURAS y VINILOS

Grandes mitos *Bernard Moitessier*

BARCOS DEL MES

Nuva MS6 ~ Sea Ray 230 SPX ~ Formula 330 CBR FX
Parker Monaco 110 ~ Bali 4.0 Lounge ~ Swan 95 ~ Sirius 40 DS
Grand Soleil – Gama Long Cruiser

NEW 548

EUROPEAN YACHT OF THE YEAR
NOMINATED 2018







315 new348 new388 new418 455 505 new548 575 588 675

www.hanseyachts.com

Hanse
BREAKING RULES . SETTING TRENDS

marina estrella

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

THERE'S A NEW WAY TO ENJOY LIFE!

NEW GOZZO!

EUROPEAN POWER BOAT OF THE YEAR 2018



apreamare

ISLAND YACHTS BROKER

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

ISLAND YACHTS BROKER

+34 628 715 090 | +34 971 351 397

sales@islandyachtsbroker.com

www.apreamarespain.es



Azul profundo

Tal como tan bien definía mi querido y añorado amigo Sinto Viladomiu en su libro *Azul Profundo*, el mayor placer de cualquier aficionado a la vela es navegar en alta mar, con tan solo agua alrededor y bajo la quilla, agua que adquiere una tonalidad intensa, inigualable, profunda ya que, en realidad, eso es lo que refleja: la enorme profundidad existente bajo nuestra quilla. En estos momentos, un puñado de navegantes españoles están viviendo esta sensación, al participar en el **Grand Prix del Atlántico**, travesía que, partiendo de Marina Rubicón en Lanzarote y con destino a Marine Le Marin de Martinica, cruza el Atlántico sobre el azul profundo. En esta ocasión he optado por quedarme en tierra, aunque a través del programa de **Sailing Control** que aparece en nuestra web de 0, comparto con ellos el día a día de su experiencia, recordando vívamente cada una de las 15 travesías del Atlántico que llevo realizadas y añorando cada uno de los momentos vividos. Esto me lleva a preguntarme por qué resulta tan difícil reunir, en nuestro país, a una flota más numerosa, a la hora de proponerles lo que para todos los navegantes debería ser su sueño: cruzar el Atlántico. ¿Será por falta de tiempo, de presupuesto o, simplemente, de verdadera afición o de poder plantearlo como un proyecto familiar? Cuando en otros países se produce, anualmente, una auténtica migración hacia el Caribe, en España supone un esfuerzo titánico lograr convencer a unos pocos de lo mucho que aporta vivir unos días inmersos en la naturaleza, impulsados por los alisios y dejándose empapar por el azul oscuro.❊

Enrique Curt Gómez
Presidente Fundador de Curt Ediciones

En portada
Sirius 40 DS



FOTO: GRAHAM SNOOK

JOTUN

YACHTING

ANTIFOULING DE ALTAS PRESTACIONES

¡Para grandes momentos en el mar!

Tecnología Noruega

NONSTOP *supreme*

- > Excelente protección contra las incrustaciones
- > Para todo tipo de embarcaciones y velocidades de hasta 40 nudos
- > Fácil de aplicar
- > Colores



Descárgate la app

Jotun Yachting

Google play

Disponible en Iphone App Store

jotun.es





Especial. Puertos y Marinas

Uso de los amarres: 25 preguntas y respuestas

En este artículo, con el que estrenamos la nueva imagen de nuestra sección Puertos y Marinas, intentamos dar respuesta a algunos aspectos legales relevantes al respecto del uso de amarres que el aficionado a la náutica debe conocer.



68 Bernard Moitessier, un vagabundo en los mares del sur
La gran pasión por el mar y la vida llevó a Bernard Moitessier a abandonar la mítica regata Golden Globe Race 1968, para "salvar su alma" y seguir navegando en la búsqueda de sí mismo.

84 Proteger el casco: Pintura y vinilo
La tecnología y los materiales han evolucionado tanto que es posible encontrarse ante la dificultad de elegir entre pintar la obra muerta del casco o forrarlo con un film de vinilo.

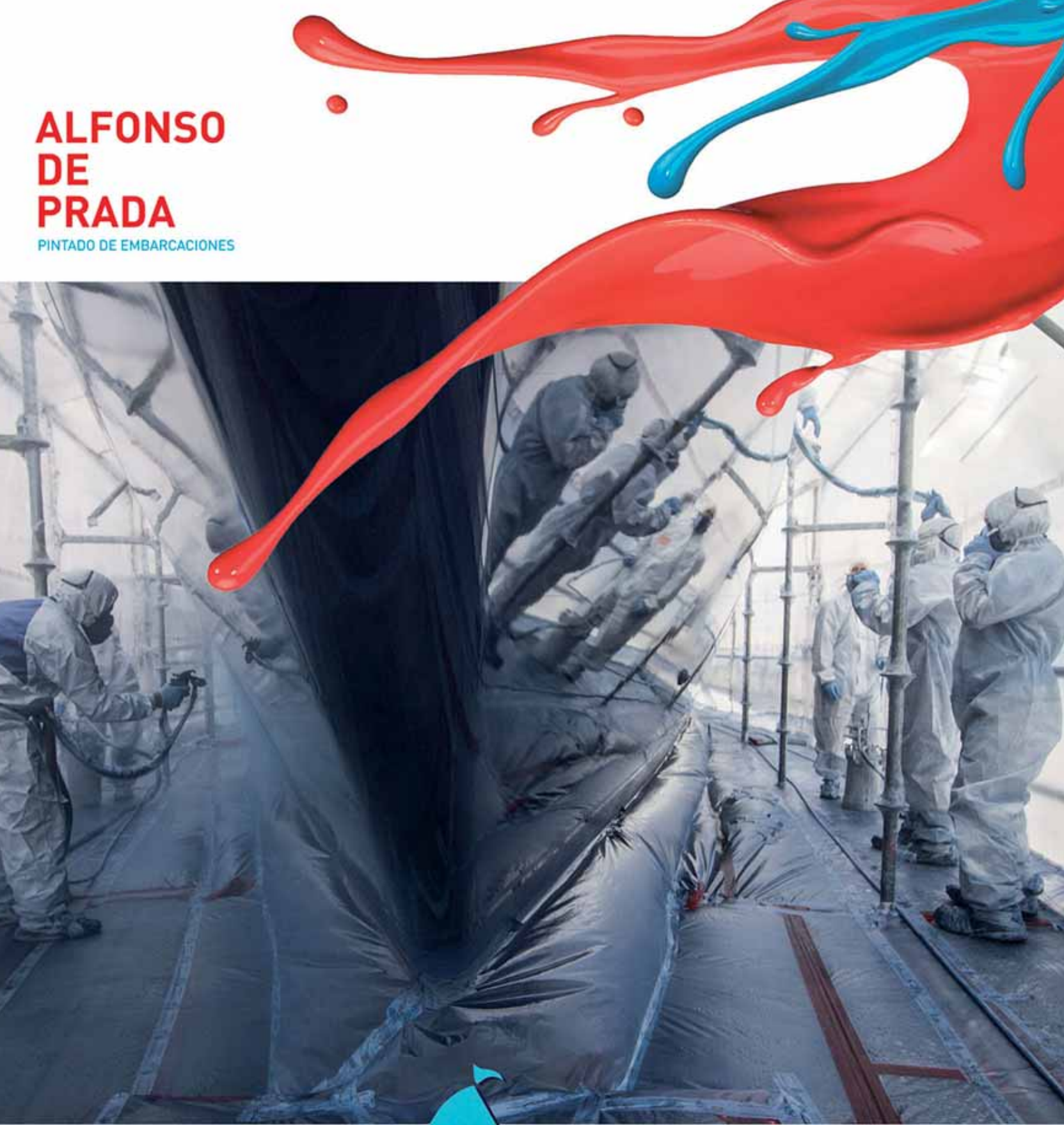
90 Chárter en el Golfo de Nápoles
El golfo de Nápoles alberga algunas de las islas más emblemáticas de Italia. Quién no ha oído hablar de Capri –además de Procida e Isquia– y su impresionante costa, escenario de películas y anuncios de marcas premium…



10 Filias y Fobias 12 Must Have 14 Perfil: Luis Carrasco 22 Puertos y marinas 26 Empresa
28 Producto 30 Nuevos Honda Marine 31 Electrónica 32 Quatix 5 de Garmin 34 Diseños
74 31 La Ruta de la Sal 76 X Gran Prix del Atlántico 2018 80 Volvo Ocean Race Etapa 3
82 Travesía contra el cáncer 88 Actualidad: Sector náutico

ALFONSO DE PRADA

PINTADO DE EMBARCACIONES



ADP

T +34 610 28 58 72 info@yacht-painters.com
Moll del Ponent Local 811, Port Ginesta, Castelldefels, España
Moll del Ponent, Technical Area ,Vilanova i la Geltrú, Barcelona, España
Moll de la ribera 13-14, EMV Marine Port de Badalona ,Barcelona, España

www.yachtpainter.es



36 Nuva MS6



40 Sea Ray 230 SPX



44 Formula 330 CBR FX



48 Parker Monaco 110



52 Bali 4.0 Lounge

58 Diseño. Sirius 40 DS 60 Portfolio. Grand Soleil – Gama Long Cruiser 62 Yacht Class. Swan 95

SKIPPER

www.revistaskipper.com
www.skippermar.com
facebook.com/WebSkippermar
twitter.com/skippermar

Director: Enrique Curt
Directora Comercial: Laura Curt
Redactora Jefe: Victoria Ruiz *skipper@curtediciones.com*
Consejo Asesor: Enrique Curt, Yolanda Llinás
Coordinación sección Pruebas: Ricardo Masabeu
Redactores: Cristina Escribano, Carlos Gamissans
Colaboradores: Rafael del Castillo, Enric Agud, Joan Escoda, Neus Jordi, Elías Castejón, David Seseña, Julián Seseña, Yamandú Caorsi, Ángel Joaniquet, Dani Cavanillas, Nicolas Massines, Juan Ramón Pina, Armando Guilarte, Valentina Libri, Ferran López
Corresponsales: Joao Carlos Fraga (Azores), Gloria Lolivier-Édinautic (Francia) ~ **Fotógrafo:** Ricardo Masabeu
Diseño original: Imma Párrizas ~ **Dirección Gráfica:** Mª Pilar Saura
Publicidad Barcelona: *publicidadnautica@curtediciones.com*
Aurora Pérez-Olivares *aurora@curtediciones.com*
Mar Borque *mborque@curtediciones.com*
Madrid: Amaya Martín: Tel. 629 957 589
comercial@curtediciones.com
Distribución y suscripciones: *distribucion@curtediciones.com*
Encarna Rubia – Tel. 934 121 177 – Fax 933 183 505
DISTRIBUCIÓN Y SUSCRIPCIÓN ~ España: Sgel y Rotger
Portugal: Logista **Venezuela:** Dis. Lanzamiento
Precio: 4 euros. Canarias y aeropuertos 4,20 euros. Portugal 3,35 euros ~ **Suscripcion anual:** 12 números 40 euros.
Europa: 89 euros ~ **Impresión:** Litografía Rosés, S.A.
Depósito Legal: B-34-828-81

Difusión controlada por ojd

Los dibujos, fotografías y artículos que se publican son propiedad del editor, quedando prohibida su reproducción total o parcial sin la autorización precisa.
El editor no se responsabiliza de la opinión de sus colaboradores redaccionales.
Revista mensual. Printed in Spain.

CURT EDICIONES SA
Consell de Cent, 398, bajos
08009 Barcelona
Tel. 933 180 101 ~ Fax 933 184 528
www.curtediciones.com
Presidente Fundador: Enrique Curt Gómez
Editora: Laura Curt Iborra

OTRAS PUBLICACIONES DE CURT EDICIONES, S.A.
Pesca a Bordo ~ Regata ~ Neumáticas ~ The Best Superyates & Marinas Cronos ~ The Best Joyas ~ Cocinas y Baños ~ Hogares ~ Piscinas y Jardines ~ Reformas Cocinas y Baños ~ Profesional Cocinas y Baños ~ Equipamiento Hostelero ~ Gran Hotel ~ Guía de Proveedores ~ DVD El cine en casa ~ Busco Casa ~ Inmobiliaria Profesional ~ Aceite Mesa y Cocina ~ Vinos y Restaurantes ~ The Best Zapatos ~ Salud Total





LEATHERMAN®

TODO LO QUE NECESITAS A BORDO






www.leatherman.es | www.historiasleatherman.com

Esteller

Distribuidor exclusivo en España y Portugal

Tel. 936 724 510 - Fax 936 724 511
info@esteller.com - www.esteller.com

Yolanda Llinás



¿Vela o motor? La eterna e incomprensible controversia

Nunca he llegado a entender, y a estas alturas dudo de que lo haga ya, el antagonismo –en ocasiones hasta feroz– entre los aficionados a la vela y quienes prefieren el motor para hacerse a la mar. *Camioneros*, suelen llaman los "velistas" a los "motoristas". *Snobs*, es uno de los calificativos que quienes optan por el motor llegan a aplicar a quienes van a vela, refiriéndose en gran parte al específico –y para ellos incomprensible– léxico que utilizan. Y no lo llego a entender, ni lo entenderé nunca, porque yo he disfrutado y disfruto enormemente con las dos modalidades y creo que cada una de ellas tiene su interés, su emoción, su momento, su razón de ser. Lo importante es navegar, a vela, a motor y hasta a remo, si es necesario, y hacerlo, eso sí, con el máximo respeto hacia el mar y hacia los demás, sin molestar a nadie. Confieso que yo también me he indignado cuando una motora ha cruzado mi proa a una distancia nada prudente, no ha respetado mi prioridad o ha entrado a todo gas en un, hasta entonces, tranquilo fondeadero, aunque también lo he hecho cuando el infractor ha sido un velero. Como siempre, lo que no hay que hacer es generalizar y lo que sí hay que hacer es entender que el problema no parte del tipo de barco que se utiliza sino de la educación, formación y respeto de quien lo gobierna. Tan buen navegante puede ser un apasionado de la vela como uno de motor, como tan apasionante puede ser una regata como una prueba de motonáutica. En mi particular opinión, la vela te permite más largas singladuras, pudiendo vivir la placidez y la emoción que supone vivir en el mar. El motor, por su parte, es trepidante y proporciona intensas sensaciones. Si a mí me preguntan si he disfrutado más de cruzar el Atlántico a vela que de cubrir a todo gas el recorrido Barcelona-Sevilla o de dar anualmente la vuelta a Mallorca en semirrígida, responderé que no, o mejor dicho que no lo sé, que no son experiencias comparables y que cada una de ellas, y de otras muchas que he tenido la enorme suerte de poder experimentar, ha resultado apasionante e inolvidable. Lo básico, lo importante, lo único, lo extraordinario es estar en la mar y lo que menos importa es si para ello utilizamos un kayak, una moto de agua, un patín a vela, un paddel surf, una lancha, un velero o un gran barco a motor. Lo que sí les aconsejo es que no se encierren en su afición ni se aferren a sus filias y sus fobias y se abran a nuevas experiencias. Seguro que se llevan una gratísima sorpresa.

Admiro y **me compenetro** con todos **aquellos que navegan** por **pasión** o, lo que es lo mismo, **sienten** pasión por **navegar**.

LVOF

LEÓN VON ONDARZA FUSTER ABOGADOS

Derecho Marítimo



Calle Cataluña, 5A, 3º
07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775 · Fax: 971 228 770
leon@ondarza-abogados.com

Leatherman Tread Tempo

El primer reloj MULTIHERRAMIENTA portable

Leatherman Tool Group, Inc. ha lanzado el esperado Tread Tempo, un reloj multiherramienta para tener a mano ante cualquier situación inesperada. Este único y pionero reloj combina una pulsera Tread con múltiples herramientas intercambiables en cada eslabón de acero inoxidable 17-4 con una esfera de reloj fabricada en Suiza con movimiento de cuarzo de precisión. La correa del reloj contiene seis eslabones con un destornillador 3/32", una punta hexagonal de 6 mm, otra de 4 mm, una punta cuadrada número 3 y un cuadradillo número 3. También incluye otras tres herramientas intercambiables. Es resistente al agua hasta 200 metros de profundidad y está disponible en acero inoxidable y en negro.

PVPr: 599,95€



www.leatherman.com - www.esteller.com





Nordkapp

www.nordkapp-boats.eu

Gama Nordkapp
de 5'50 a 8 metros.

STING

www.sting-boats.eu

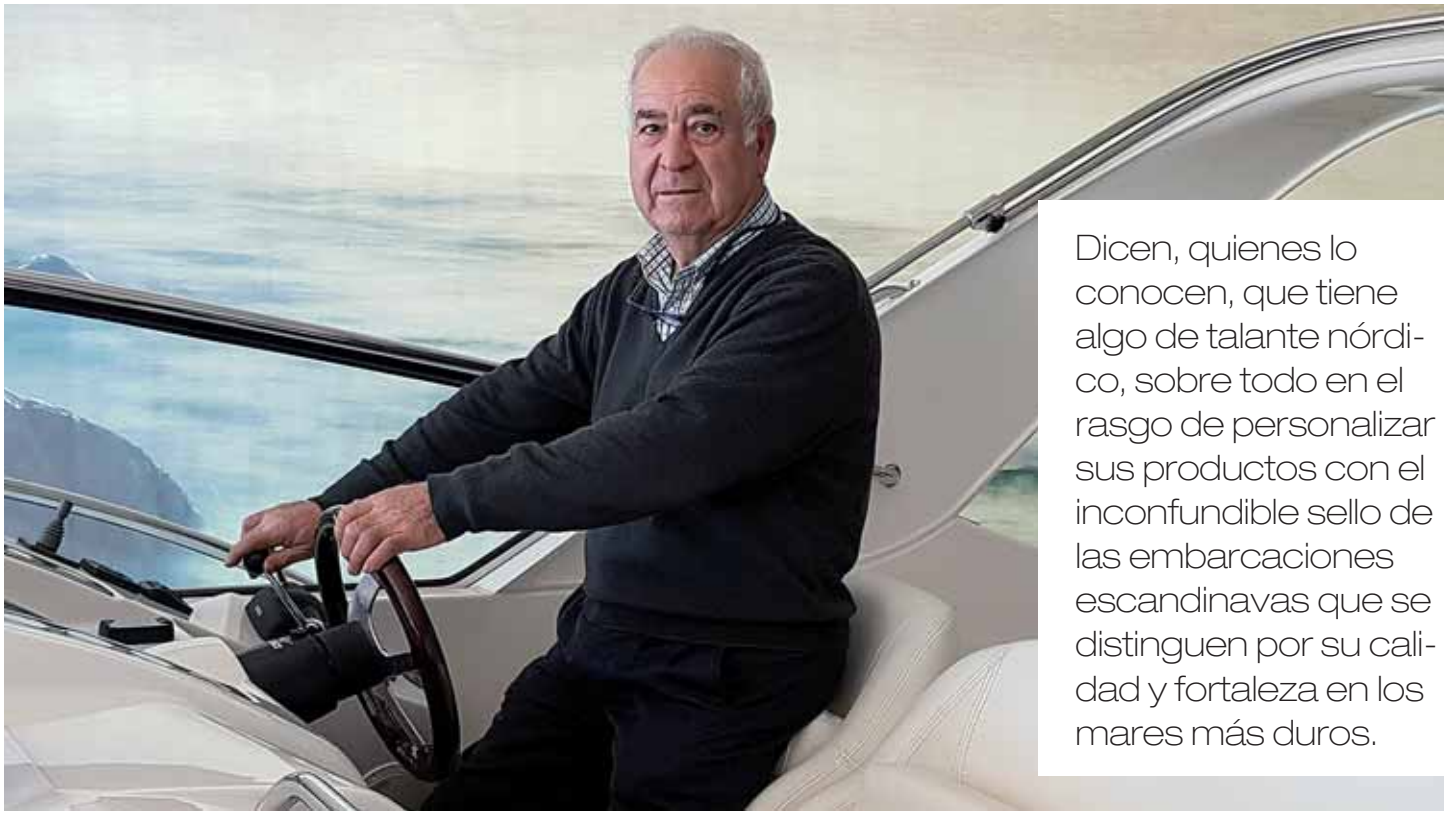
Gama Sting
de 4'75 a 7 metros.

Nautic Luis

www.nauticluis.es

Avda. Joan Carles I nº46, 17487 Empuriabrava Girona (Spain)
Telf: (+34) 972 45 00 63 Fax: (+34) 972 45 51 48
nauticluis@nauticluis.es

Síguenos en Facebook



Dicen, quienes lo conocen, que tiene algo de talante nórdico, sobre todo en el rasgo de personalizar sus productos con el inconfundible sello de las embarcaciones escandinavas que se distinguen por su calidad y fortaleza en los mares más duros.

LUIS CARRASCO
MEDIO SIGLO MEJORANDO BARCOS

bio

Luis Carrasco (Tirtefuera, Ciudad Real, 3 junio 1947) es un artista de la náutica. Gerente de la firma Nautic Luis, ubicada en el corazón del golfo de Roses, ha sido testigo de la evolución de la náutica española durante cincuenta años, desde que iniciara su actividad en el año 1963. Es un pionero, que ha visto la transformación de gustos, tipo de embarcaciones, de estéticas y siempre ha dado el mejor consejo a sus clientes y amigos, manteniéndose fiel a sus principios: la navegabilidad y la calidad, para adaptar la embarcación al gusto de quien va ir a bordo de ella.

Barco ideal
Windy

Primer barco en que subió
El que más me marcó fue, hacia el año 1963, un velero del Conde de Godó, al que realicé una reparación de los motores.

Un mar para navegar
La Costa Brava

Su mejor momento a bordo
Todos

Una navegación especial
Un día de fuerte tramontana trayendo un barco del Salón Náutico de Barcelona al cruzar por las Islas Medas.

El mar que más le ha impresionado
Cap de Creus, un día de tormenta y al día siguiente de calma.

Algo que nunca ha de falta a bordo
Agua, una segunda ancla y cabos.

Afición fuera del mar
La música en general, bailar y hacer inventos.

Desde bien joven a Luis Carrasco ya le gustaba manipular motores. Este manchego, perfeccionista y emprendedor, se enamoró del mar cuando lo descubrió en la Barceloneta y en el puerto de Barcelona. Fue entonces, aún un adolescente, cuando conjuntó su pasión por la mecánica con su descubrimiento marítimo. Su conocimiento mecánico le llevó a entrar en el atractivo mundo de 'amarinar' motores. Lo hizo en la factoría de motores Perkins del Poble Sec barcelonés, cerca del muelle. Su admiración por los barcos le moldeó una forma de entender un oficio que ha creado escuela. Luis Carrasco es producto de la evolución de los profesionales vinculados al mar, que enlaza con los históricos carpinteros de ribera, que conocían a fondo el arte de la construcción y eran capaces, por intuición y conocimiento aprendido por horas y horas de oficio, de diseñar la mejor embarcación.

Dicen, quienes lo conocen, que tiene algo de talante nórdico, sobre todo en el rasgo de personalizar sus productos con el inconfundible sello de las embarcaciones escandinavas que se distinguen por su calidad y fortaleza en los mares más duros. Un perfeccionismo nórdico, que se sintetiza en su pasión de entablar un diálogo a tres bandas entre él, la embarcación y el cliente que opta por sus productos.❊ **A.J.**







The ultimate fusion of style and performance

46 Chinook

Sport Range



Cruiser Range



Yacht Projects



More than 40 years servicing your boats

NauticLuis

Empuriabrava - Av. Joan Carles I, 46 - 17487 Empuriabrava - Girona - Spain - Tel. +34 972 45 00 63 - nauticluis@nauticluis.es - **www.nauticluis.es**

Mallorca - Port Adriano, local 1-A - Tel. +34 619 189 559

Síguenos en Facebook

puertos y marinas

fondeadero
puerto interior
dársena
litoral
varadero
pantalanes
amarres
marina seca
marina
puerto marítimo
club náutico

25 Preguntas y respuestas

USO DE AMARRES en un puerto deportivo



En este artículo, intentamos dar respuesta a algunos aspectos legales relevantes al respecto del uso de amarres que el aficionado a la náutica debe conocer. A título introductorio, cabe indicar que la naturaleza jurídica de los propios puertos de recreo hace que el servicio de amarre esté sujeto a un régimen particular, diferente al que afecta a otros bienes y servicios.

Se denominan puertos deportivos, puertos de recreo o marinas, aquellas instalaciones náuticas especialmente desarrolladas para ofrecer servicio de atraque a embarcaciones y buques de recreo. Independientemente de la eslora lo que importa es el destino que se dé al artilugio llamándose buques de recreo a los de más de 24 metros



Vista aérea de la marina One Ocean Port Vell, el Real Club Náutico, el Reial Club Marítim y el Port de Barcelona.

El contenido de este articulo/informe, si bien está fundado en derecho, expresa nuestra opinión y se publica a título informativo.



Yamandu R. Caorsi
Abogado
yrcaorsi@nauticalegal.com

¿De quién son los puertos en España?

Los puertos, dada su propia naturaleza, se encuentran situados en el demanio (dominio público) marítimo-terrestre, que constituye el mar hasta donde llegue en su momento más alto, zona que pertenece al Estado, con carácter inalienable, imprescriptible e inembargable. En España la rivera del mar no puede ser vendida, la Constitución no permite la existencia de playas ni islas privadas, como sucede en otros países. Ello significa que solo el Estado puede ser propietario de un puerto.

¿Dónde están regulados los puertos deportivos?

La ley de Costas es la norma base que regula la ocupación del demanio marítimo-terrestre. En materia específica de puertos, los estatales están regulados por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, estando regidos los de competencia de las comunidades autónomas por normativa propia, cuando se ha adoptado por ellas. Actualmente la única Comunidad Autónoma que todavía no ha regulado la materia de forma expresa es Euskadi.

¿Qué es un puerto de gestión directa?

En España los puertos de recreo pueden estar gestionados directamente por la Administración pública o por entidades de carácter privado a través de concesiones. Por ejemplo, en Mallorca, el puerto de Cala Figuera es un puerto de gestión directa. También en Mallorca, por ejemplo, en el puerto de Sóller, coexisten instalaciones de gestión directa y otras gestionadas por concesionarios privados, como Marina Tramontana. Cabe indicar, que el precio del amarre en puertos de gestión directa suele ser inferior a los que se cobran gestión indirecta, ya que estos suelen ir acompañados de otros servicios complementarios.

¿Qué es un puerto de gestión indirecta?

Cuando la gestión y explotación de un puerto se realiza por una entidad privada, ya sea una empresa o entidad sin ánimo de lucro, se dice que es un puerto de gestión indirecta. El gestor, que en ocasiones es también quien ha construido el puerto, paga un canon a la Administración. Podríamos decir que paga un alquiler anual para poder explotar el puerto que viene fijado en el titulo concesional. En los últimos años, ha sido noticia los altos cánones que algunas empresas se comprometieron a pagar a la Administración. Evidentemente, este canon se repercute al usuario, ya que es un gasto que afronta el concesionario, con lo que afecta directamente el precio del servicio.

¿Qué sucede cuando termina el plazo de concesión?
Cuando el plazo por el que se ha otorgado la concesión termina, el puerto revierte a su dueño, es decir ente público que ostenta la titularidad. La Administraciónpública titular puede decidir que las instalaciones ya no interesan, ordenándose la demolición, continuar explotándolas directamente o de forma indirecta, otorgando una nueva concesión. Es importante destacar que cuando se produce la reversión quedan sin efecto todos los contratos realizados por el concesionario cuya concesión terminó.

¿Qué tipos de amarristas encontramos en los puertos de recreo?
Podemos clasificarlos en amarristas transeúntes y de base. Ente los amarristas de base, encontraremos a aquellos que han adquirido un derecho de uso preferente sobre un amarre y a aquellos que alquilan un amarres con un ánimo de permanencia o por una periodo de tiempo de más de seis meses. Transeúntes son aquellos que alquilan una plaza de amarre por un periodo de una determinada duración.

¿Qué es el derecho de uso preferente?
Normalmente el contrato de concesión establece que el concesionario debe mantener un número determinado de amarres para que puedan ser utilizados por transeúntes, pudiendo ceder a terceros el derecho de uso de los demás. El derecho de uso se puede otorgar hasta que termine la concesión o por un plazo menor. Es importante destacar que el usuario no es propietario de un amarre, sino que tiene el derecho usarlo, derecho cuyo contenido vendrá reflejado en el contrato de cesión. Cuando la instalación revierte al Estado por fin de la concesión, también termina el derecho a uso del usuario, cuando la cesión se haya hecho por el periodo de concesión. Algunas normas prevén que el usuario tenga un derecho preferente para adquirir nuevamente el derecho a uso cuando la instalación sigue prestando el servicio.

¿Cuáles son los derechos y obligaciones del titular de un derecho a uso preferente?
El derecho fundamental del titular del derecho a uso es ocupar el amarre con una embarcación de las medidas acordes al amarre. Su obligación fundamental es el pago de los gastos de gestión y mantenimiento del puerto. El gasto de gestión y mantenimiento se divide entre los diferentes usuarios en función del espacio ocupado, y es un aspecto importante a tener en cuenta a la hora de adquirir un derecho de uso sobre un amarre. Cabe destacar el poco control que tiene el titular de derecho a uso sobre los gastos que le puede imputar el concesionario.



Marina Ibiza.

¿Qué es el reglamento de explotación y policía del puerto?
El reglamento de explotación y policía, o reglamento de explotación llanamente, es la norma que aprobada por el titular del puerto o por el concesionario con el visto bueno de la Administración titular, en las que se establecen las normas de uso de la instalación, así como los derechos y deberes de los usuarios. Afecta a los amarristas de base, transeúntes y a todas las personas que entren a la instalación.

¿Se puede transmitir el derecho de uso preferente?
Normalmente, el cesionario de un derecho se uso preferente puede transferir su derecho de uso a un tercero. Es importante señalar que en algunos contratos de cesión, se establece que el concesionario tiene derecho a recibir una determinada cantidad cuando hay una transmisión y tiene

¿Qué diferencia hay entre una marina y un club náutico?

Se suelen denominar marinas a aquellos puertos de recreo de gestión indirecta cuyo concesionario es una entidad mercantil y clubes náuticos a aquellos puertos también de gestión indirecta en que esta se ha encomendado, también mediante un título concesional, a un club. La diferencia es que por definición, las entidades mercantiles buscan desarrollar un negocio, mientras que los clubes náuticos son entidades sin ánimo de lucro. Ello, evidentemente, tiene su repercusión en el servicio y precio, siendo muy difícil saber cuál es el mejor modelo. Las marinas a veces se tildan como meros negocios y los clubes náuticos como elitistas.



derecho al tanteo y retracto. Esto último significa que el cesionario vendedor debe avisar al concesionario de la compraventa y el precio que se pagará, pudiendo el concesionario adquirir el amarre por ese precio si le interesa.

¿Se puede alquilar el derecho de uso?
Si bien es cierto que en la mayoría de contratos de cesión de derechos de uso preferente se establece que el titular del derecho puede alquilar el amarre a un tercero, existen contratos de cesión que lo prohíben de forma expresa. Sin duda, este es un extremo que se debe tener muy en cuenta cuando se va a decidir la adquisición del derecho a uso preferente, ya si está prohibido el alquiler a terceros del derecho cedido, en caso que no lo ocupemos por nuestra embarcación, lo utilizará el puerto en su propio beneficio.

¿Puede al concesionario utilizar un amarre cedido cuando está desocupado?
Tratándose de un derecho de uso preferente sobre un bien escaso, es habitual que los contratos de cesión prevean que el concesionario pueda ocupar el amarre con otra embarcación cuando el titular no lo ocupa. Incluso aunque no esté previsto en el contrato debe entenderse que así, ya que es un derecho de uso preferente y no exclusivo. En lo que respecta al derecho que pueda tener el titular del derecho de uso a recibir una compensación económica cuando, por ejemplo en verano, el concesionario ocupa el amarre y cobra un precio, existe una irresuelta controversia. En mi opinión, entiendo que el titular del derecho de uso no puede negarse a que se ocupe el amarre cuando lo deja libre y que debería recibir una compensación ya que si no sería un enriquecimiento injusto para el concesionario.

¿Cuánto dura una concesión?

Toda ocupación de los bienes de dominio público marítimo-terrestre estatal con obras o instalaciones no desmontables estará sujeta a previa concesión otorgada por la Administración estatal o de una comunidad autónoma. Ordena la ley de puertos, que en ningún caso el plazo de concesión puede exceder de cincuenta años.

¿A qué impuestos está sujeta la transmisión de un amarre?
Si quien vende el amarre es una empresa o profesional que se ha deducido el IVA de la cesión anterior, el contrato estará sujeto al IVA, tipo 18%. Si se trata de una cesión entre particulares se aplica el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales. Este impuesto esta transferido a las Comunidades Autónomas que pueden aumentar o reducir el tipo. Es importante indicar que a afectos de este impuesto el amarre se considera como un bien inmueble. En lo que respecta al precio de la transmisión, tal como sucede con barcos y coches, alguna Comunidades Autónomas han aprobado una tabla en la que se establecen los precios medios de los amarres a afectos de este impuesto.

¿Se debe pagar alguna tasa por ocupar un amarre?
Además de los gastos de gestión y mantenimiento del puerto, en los que se suele incluir el canon de ocupación que paga el concesionario a la Administración titular, cuando se tiene un barco ocupando un amarre, el puerto debe repercutir al titular la tasa de ayudas a la navegación. En la práctica, esta tasa se suele cobrar solamente cuando el barco está en una instalación dentro de un puerto de interés general, y no cuando se ocupa un amarre en un puerto del que es titular la Administración autonómica. Cuando se ocupa un amarre en un puerto de gestión directa, el servicio se paga abonando la tasa de embarcaciones de recreo, regulada por ley en la legislación nacional y autonómica.

¿Cuánto dura un contrato de amarre de base?
Normalmente, los puertos ofrecen unas tarifas bonificadas para aquellos que contratan servicios de amarre con ánimo de permanencia. En estos contratos no se suele pactar un plazo de duración, con lo cual, se puede entender que se prolongan hasta que termine la concesión. Mientras se pague la tarifa, el concesionario solamente podría privar al usuario del servicio por una causa debidamente justificada o de fuerza mayor.

¿Es conveniente adquirir el derecho a uso o simplemente alquilar un amarre?
Si adquirimos un amare tendremos asegurada una plaza en ese puerto al menos hasta el fin de la concesión. Ahora bien si a la inversión para comprar el derecho sumamos los gastos de mantenimiento y reparación que debemos pagar mientras disfrutamos del amarre, puede ser que financieramente la operación no sea rentable y resulte más conveniente alquilar.

¿Hay que pagar el IVA del servicio de amarre?
Como por todos los servicios, el de amarre está sujeto al IVA. Hasta el año 2010, cuando el amarre se ocupaba con una embarcación de uso privado, amparándose en decisiones de la Hacienda, algunos puertos aplicaban el IVA a tipo reducido, es decir, un 9%. Ahora, debido a un cambio de criterio de la Administración, aplica siempre el tipo general del 21%.

¿Qué sucede si no se paga el precio del amarre?
Si se trata de un amarre del que se es titular del derecho de uso preferente se puede reclamar el precio y suspender el servicio. En algunos contratos de cesión se prevé que la falta de pago de los gastos puede derivar en la resolución del contrato, es decir, la pérdida del derecho de uso preferente. Cuando se trata de un amarre en alquiler, el puerto podría declarar resuelto el contrato y comenzar a aplicar la tarifa diaria hasta que se retire la embarcación de la instalación. Previo pago, claro.

¿Qué garantía tiene el puerto para cobrar las deudas por servicios de amarre?
Normalmente, si la embarcación es propiedad del deudor el puerto puede embargar judicialmente la misma como garantía de pago. Es importante destacar que como se trata de cobros periódicos el derecho que tiene el puerto de cobrar puede prescribir. Es decir, que si se demora mucho en reclamar aunque sea de forma parcial la deuda se ira extinguiendo. En el derecho común las cuotas prescriben a los cinco años y a los tres años en el derecho catalán.

¿Puede el puerto rechazar una solicitud de amarre?
El puerto puede rechazar la entrada de una embarcación cuando esta suponga un riesgo para la seguridad o en el caso que no cuenta con la documentación preceptiva, en particular un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños que se pueda ocasionar a terceros. Notar que la legislación española exige que todos los buques y embarcaciones que naveguen por el mar territorial español cuenten con un seguro de este tipo. Evidentemente, cuando la entrada a puerto es una necesidad imperiosa se debe permitir la entrada.

¿Puede el puerto retener un barco por impago del amarre?

El derecho a retención es propio del contrato de depósito, con lo cual, si se considera el contrato de amarre como un contrato de depósito de embarcación existiría el derecho a retención. Ahora bien, el contrato de depósito también conlleva una serie de obligaciones de cuidado que muchos puertos no quieren asumir. Por otro lado, muchos contratos de amarre prevén que no se podrá retirar la embarcación mientras no se pague. Evidentemente, el personal del puerto no puede prohibir al dueño del barco subir al mismo, ni siquiera soltar amarres, con lo cual, la única forma de evitar que el barco zarpe es poniéndolo en seco.

¿Qué puede hacer un puerto con una embarcación abandonada?
Hoy hay muchos puertos que se enfrentan a la problemática de los barcos abandonados. Ante tal situación, la medida puede ser el procedimiento administrativo de abandono o la reclamación judicial al propietario para que retire la embarcación, previo pago de los gastos y el precio del servicio de amarre que se deba.

¿Qué obligaciones tiene el puerto en caso de robo o pérdida de una embarcación?
Normalmente, los puertos declinan de cualquier responsabilidad para casos de robos o averías que se produzcan en las embarcaciones cuando están en sus instalaciones. Para saber si existe responsabilidad debemos acudir primero al reglamento de explotación y policía, siendo de vital importancia si en el mismo se indica que existe vigilancia. Existen numerosas resoluciones judiciales al respecto que se inclinan a favor o en contra de la responsabilidad aunque la última jurisprudencia que resuelve sobre incendios se inclina por eximir de toda responsabilidad al puerto a no ser que exista una clara negligencia.❊

© J.CARLOS OLIVO



Puerto Banús.









La marina de referencia en el puerto de Mahón

C/ Moll de Llevant, 305 - 07701 Mahón (Menorca)
Telf. +34 971 366 787 - info@marinamahon.es - www.marinamahon.es

Marina Vela, a punto de inaugurarse

Marina Vela Barcelona ha anunciado que la obra marítima del puerto está parcialmente entregada y ya está recibiendo los primeros yates. Marina Vela Barcelona se emplaza en un entorno excepcional de la ciudad condal, rodeada de equipamientos de primera calidad como el Hotel W, centros deportivos y empresas especializadas en servicios para embarcaciones de recreo. Ofrece 136 amarres para embarcaciones a partir de 15 metros de eslora con modernas infraestructuras, servicios exclusivos de primera categoría y una gran privacidad.
www.marinavela.com



La temporada de vela de 2018 suelta amarras en Baiona



La temporada de vela de 2018 suelta amarras en Baiona con la celebración del Trofeo Infinitus Rent, la tradicional liga de invierno del Monte Real Club de Yates en la que compiten en exclusiva veleros de la clase J80.

El **Trofeo Infinitus Rent** es la primera de las 15 competiciones que el MRCYB tiene programadas en su calendario deportivo de 2018. Entre las citas más importantes cabe destacar el **Campeonato de España de la clase J80**, que se celebrará a finales de abril enmarcado en el tradicional Trofeo Repsol. Destaca también el regreso de la **Baiona Angra Atlantic Race**, y la celebración de dos de las citas más importantes de la vela en España, el Trofeo Conde de **Gondomar** y el **Trofeo Príncipe de Asturias**. La entrega de los **Premios Nacionales de Vela**, el **Campeonato Galllego de Solitarios y A Dos** o el **Vertiatlón Solidario** son otros de los eventos que el Monte Real organizará un año más en Baiona. ***www.mrcyb.es***

Marina Ibiza registro la Huella de Carbono

Marina Ibiza, reconocida como una marina altamente comprometida con el cuidado del entorno de las Islas Baleares, se estrena este año con el registro de Huella de Carbono, compensación y proyecto de absorción de CO2, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, otra nueva medida que se suma a su programa de protección y cuidado del medio ambiente. Al conseguir la inscripción en la huella de carbono, se certifica que Marina Ibiza es socialmente responsable y comprometida con la reducción de los gases de efecto invernadero que se emiten a la atmósfera debido al consumo de combustible y electricidad, tanto en oficinas como en maquinaria y vehículos.
www.marinaibiza.com





Marina de Dénia con el deporte náutico

En 2017 más de 1.200 deportistas han practicado actividades náuticas en Marina de Dénia. *"Desde el principio hemos puesto nuestro empeño en abrir los deportes náuticos a todo el mundo y estamos ofreciendo actividades durante los 12 meses del año. Nuestro objetivo es seguir creciendo"*, ha señalado Gabriel Martínez, director de Marina de Dénia, quien también ha anunciado que a partir de enero se pondrá un local social a disposición de los clubes deportivos (Remo, Piragüismo y Buceo) que acoge Marina de Dénia.
http://marinadedenia.com

Engel & Völkers, patrocinador del Club de Mar Mallorca

El Club de Mar Mallorca ha firmado un acuerdo de colaboración con Engel & Völkers, por el cual la empresa inmobiliaria se convierte en el nuevo patrocinador de su equipo de regatas. En virtud del acuerdo, la empresa alemana también contará con la exclusividad del Trofeo Cluma Engel & Völkers de vela ligera. Los 17 deportistas y seis entrenadores del equipo de vela del Club de Mar Mallorca serán los principales beneficiarios del nuevo patrocinio y lucirán en sus equipaciones y embarcaciones el logo de Engel & Völkers. *www.clubdemar-mallorca.com*






© RC44 - NICO MARTÍNEZ

La RC44 comienza en Marina Lanzarote

La temporada 2018 de la flota RC44 comienza en Marina Lanzarote. La RC44 Calero Marinas Cup se celebrará del 28 de febrero al 4 de marzo. Para Calero Marinas será la novena prueba que albergue de la RC44 Class, y ésta será la segunda prueba que se dispute en las nuevas instalaciones de Marina Lanzarote, donde los equipos han podido disfrutar de la benevolencia del cálido invierno de la isla para entrenar, preparar la temporada y poner a punto sus barcos en el varadero del puerto deportivo arrecifeño. ***www.caleromarinas.com***

Anuladas las tasas por servicios portuarios en Andalucía

La Junta de Andalucía tendrá que devolver a los puertos deportivos de gestión indirecta más de 5 millones de euros cobrados ilegalmente. El Tribunal Superior de Justicia de Andalucía anula el decreto 368/2011 por el que se establecían las tasas por servicios portuarios. La sentencia afecta a la totalidad de las tasas portuarias cobradas por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, por lo que la cifra global a devolver superará los 20 millones de euros de los ejercicios 2013 y 2014.

La Asociación Marinas de Andalucía reclamará, basándose en la misma justificación legal, la anulación de las tasas emitidas en los ejercicios 2015, 2016 y 2017, que en el caso de los puertos asociados superarán los 10 millones de euros.

http://marinasdeandalucia.com/

III Simposio de Clubes Náuticos

"El deporte es el valor diferencial de los clubes náuticos y, como tal, debe ser el eje sobre el que pivote el modelo de gestión de estas entidades sin ánimo de lucro que ocupan zonas de espacio público portuario mediante concesiones administrativas". Esta fue la principal conclusión del III Simposio de Clubes Náuticos celebrado en el Auditorio de la Diputación de Alicante (ADDA) los días 6 y 7 de octubre del pasado año con la participación de más de 130 profesionales del sector.

La Confederación Española de Asociaciones de Clubes Náuticos (CEACNA), organizadora del encuentro, consideró asimismo, tras dos intensas jornadas de debate sobre cuestiones legales y de gestión portuaria y deportiva, que **los clubes juegan un papel fundamental en el desarrollo económico y turístico de las localidades donde se encuentran ubicados** y que, sobre todo en los momentos de mayor dificultad (como la crisis económica), se han revelado como un modelo de éxito. Puertos del Estado reconoció durante el simposio la labor de vertebración social de estas entidades, así como su capacidad de integrar los puertos en las ciudades de una manera amable, y los calificó de "estratégicos".

Otra de las conclusiones importantes del Simposio se refiere a la necesidad de **potenciar la colaboración público privada y apostar de manera decidida por la profesionalización de todos los ámbitos de gestión**, tanto en el aspecto deportivo como portuario o de comunicación.

Los clubes náuticos, que actualmente gestionan unos 55.000 amarres en toda España, generan 3.250 empleos directos, tienen un volumen de negocio en torno a los 400 millones de euros y son los mayores promotores de la actividad náutica deportiva en España. La CEACNA representa al 75% de los 196 clubes que hay actualmente en nuestro país a través de las asociaciones territoriales de Andalucía (Ceuta y Melilla), Galicia, Islas Canarias, Islas Baleares, Región de Murcia y Comunidad Valenciana. El 85% de las embarcaciones que albergan sus socios son de menos de 8 metros de eslora y todos cuentan con equipos deportivos de actividades náuticas como la vela, el piragüismo, el remo, la pesca y el buceo.

www.simposioclubsnauticos.es



fondeadero puerto interior dársena litoral varadero pantalanes marina seca amarres marina puerto marítimo club náutico





PARKER
POLAND
www.parkerpoland.com

Gama Parker de 6 a 8 metros.

Nautic Luis
www.nauticluis.es

Avda. Joan Carles I nº46, 17487 Empuriabrava Girona (Spain)
Telf: (+34) 972 45 00 63 Fax: (+34) 972 45 51 48
nauticluis@nauticluis.es

Síguenos en Facebook

Highfield, semirrígida oficial de La Ruta de la Sal

Grupo Niza Barcelona, representante exclusivo en España de Highfield, ha firmado un acuerdo de colaboración con Difusión Náutica, empresa líder en la organización de eventos náuticos. Este acuerdo afianza la apuesta de Highfield por las competiciones de vela como plataforma de promoción de su marca, que ya patrocina eventos internacionales como la Vendée Globe y la Extreme Sailing Series. Se trata de una estrategia que les está aportando grandes resultados pues Highfield se ha posicionado en tan solo seis años, como líder mundial en el sector de las neumáticas con casco de aluminio.
Highfield ha apostado en España por La Ruta de la Sal, la regata de altura más popular del Mediterráneo con cerca de 200 barcos y 1.200 regatistas, lanzando al mercado unas neumáticas serie limitada La Ruta de la Sal de 6,50 m de eslora y con motores de 150 HP que estarán a disposición de la regata para el servicio de prensa y transporte de VIPs, y posteriormente se pondrán a la venta a un precio muy reducido.
Con este acuerdo, Highfield también será reconocido como neumática oficial del Circuito de Regatas de Altura, que más allá de La Ruta de la Sal, incluye la regata Bahía de Pollença, la Sitges-Ciutadella, la Regata del Delta y la Ruta de la Tramuntana.



Finalmente, Highfield también colaborará con el Raid Motonáutico Vuelta a Mallorca, también organizado por Difusión Náutica, garantizando su presencia en el evento a través de un competitivo equipo propio.
www.highfieldboats.com

Astondoa apuesta por el mercado ruso



Astilleros Astondoa amplía su presencia internacional con la reciente incorporación del dealer ruso Aura Yachts by Avilon AG a su red de distribución. Con oficina en Moscú, es un referente en el sector de yates de lujo en Rusia. Su nombramiento como dealer de Astondoa responde a la apuesta del astillero por el mercado ruso, una decisión que fortalece asimismo su estrategia internacional que en 2017 ha tomado impulso con el lanzamiento de sus dos últimos modelos, 100 Century y 80 Flybridge, y que continuará en 2018 con la ampliación de las gamas Coupé y Century.
En el mercado internacional, Astondoa tiene presencia, a través de sus distribuidores, en Europa (Francia, Mónaco, Italia, Polonia), Rusia, Dubai, Thailandia y América.
www.astondoa.es/

Año de récords para North Sails

2017 ha sido un año memorable para la compañía North Sails y sus clientes. En enero, Armel Le Cleác' h dio la vuelta al mundo en solitario en 74 días, 3 horas, 35 minutos y 46 segundos, batiendo el récord mundial de monocascos. Durante el verano, los récords estaban cayendo tan rápido que costó mucho mantener el ritmo: Round the Island, Transpac, Transatlántico (dos veces). Quizá Thomas Coville ostenta el récord de mayor navegación de récords rotos en un solo año.
En diciembre, la Navidad se adelantó para Francois Gabart cuando él y su *MACIF* batieron el récord mundial de vuelta al planeta en solitario en 42 días, 16 horas, 40 minutos y 35 segundos. El récord final de 2017 es para *LDV Comanche*, que marca el ritmo del futuro de la Rolex Sydney - Hobart Races (1 día, 9 horas, 15 minutos y 24 segundos). Seguro que el año en curso también deparará alegrías y nuevos retos para la velería.
www.northsails.com



Pedro's Boat, distribuidor de Boston Whaler



Pedro's Boat, con sede en el Puerto de Mahón, es ahora distribuidor exclusivo de Boston Whaler en Menorca. Una marca perteneciente al grupo Brunswick Corporation, el mayor fabricante de productos marinos del mundo, que aporta el sello de calidad genuinamente norteamericano. Y es que en Pedro's Boat están muy familiarizados con los barcos "Made in USA", ya que fueron el primer importador de la marca Sea Ray, también del Grupo Brunwick, en España en 1978 y actualmente continúan siendo su distribuidor en Menorca.

www.pedrosboat.com

Nautic Luis, importador de Numarine

La empresa Nautic Luis, ubicada en Empuriabrava (Girona), importadora de marcas tan relevantes como Windy, Nordkapp, Draco, Delta, Nimbus, Parker, Sting, Pioner o Marex, incorpora ahora a su oferta la importación para España de los superyates del astillero Numarine, con sede central en Estambul.

Numarine utiliza lo último en tecnología de infusión al vacío y materiales compuestos para producir cascos extremadamente rígidos, ligeros e increíblemente resistentes. La construcción de cada yate es tratada con el máximo cuidado, permitiendo que los requisitos personalizados se realicen con facilidad.

www.nauticluis.es - www.numarine.com





I. Castañer Yachts, distribuidor de Hanse Yachts

Ubicada en Puerto Banús, la empresa I. Castañer Yachts Brokerage and Charter, dirigida por el 7 veces campeón del mundo de vela Iñaki Castañer, añade a su catálogo de distribución de embarcaciones de vela para Andalucía, los modelos del astillero Hanse Yachts. Castañer Yachts es también distribuidor de las embarcaciones Dehler, Solaris, Farr y Bali Catamarans, además de acastillaje Harken, cabullería Gottifredi Maffioli y velas North Sails.

www.castaner-yachts.com

SERVICIO INTEGRAL DE REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO

Empresa especializada
en embarcaciones de competición y barcos clásicos



Qnàutic

Port Badalona, muelle de Ribera, local 15.
08912 Badalona - Tel. 670 701 454
info@qmnautic.com- ingenieriakrl@hotmail.com
www.qmnautic.com

Nueva plataforma EFI de 15-20 CV de **Mercury** con mando popero ambidiestro



Mercury Marine anuncia el lanzamiento de sus motores fueraborda de 15 y 20 CV EFI de 4 tiempos ultraligeros y resistentes. Las características de la nueva plataforma EFI de 15-20 CV incluye inyección electrónica de combustible (EFI) sin necesidad de batería para un arranque rápido y fiable, respuesta instantánea del acelerador y un rendimiento general mucho mayor. Es una de las plataformas más ligeras en el mercado en su clase, lo que mejora la aceleración, la velocidad máxima y la conducción, a la vez que ofrece una economía de combustible excepcional.
Además, Mercury se complace en presentar su innovador mando popero multi-función, diseñado especialmente para la plataforma de motores de 4 Tiempos F15-20 CV EFI, el primer mando popero en el mundo que permite operar con la mano derecha o la izquierda de forma indistinta. El nuevo mango multifuncional y ergonómico del mando popero de Mercury consigue un mayor control de la posición del motor fueraborda.
www.touron-nautica.com

Industrias Plásticas Castro
presenta su catálogo 2018



Industrias Plásticas Castro, S.A., compañía con más de cuarenta años en experiencia, fabrica y distribuye accesorios para la náutica de recreo desde hace más de 30 años. La empresa ha presentado su nuevo catálogo de productos para 2018. En su web encontrará toda la información sobre sus artículos para seguridad, amarre, submarinismo, motor, herrajes, etc., todos ellos para practicar la náutica recreativa y donde se reflejan todo tipo de características técnicas.
En la actualidad vende sus productos en los cinco continentes, a más de 70 países, desde Australia a Canadá pasando por Marruecos y gozando de un gran prestigio internacional. La empresa sigue ubicada en el mismo sitio que la vio nacer, en el barrio de Molinao, situado en la frontera de la ciudad turística de San Sebastián con el pueblo marinero de Pasajes.
www.castronautica.es

Barco siempre limpio con **Simple Green**



Simple Green® es un desengrasante limpiador multiusos, una eficaz alternativa a los detergentes, químicos y solventes peligrosos que dañan al medio ambiente. Es biodegradable y concentrado. Además no es tóxico, no es inflamable, no es abrasivo y no contiene fosfatos. Éstas características hacen del producto amable y respetuoso con el medio ambiente. Protege nuestro planeta y su biodiversidad.
Tanto su biodegradabilidad como su no toxicidad han sido comprobados mediante una gran cantidad de pruebas realizadas por laboratorios privados y autoridades en los Estados Unidos, Canadá, Europa y México, resultando ser 23 veces menos tóxico que los productos que cumplen con los lineamientos de seguridad oficial exigidos por los Gobiernos mencionados.
www.simplegreen.es

Poleas Tie-On de Nautos

Nautos ha presentado las nuevas poleas Tie-On especialmente diseñadas para usar un loop de Dyneema® como arraigo; unas poleas fuertes, seguras, ligeras y eficientes. Inicialmente concebidas para regatas, pueden utilizarse en prácticamente cualquier situación: escoteros, poleas en cascada, etc.
Las poleas Tie-On se fabrican en tres tamaños: con roldana de 20, 30 y 40mm. Todas ellas disponen de rodamientos con bolas montadas sobre un eje de inox para garantizar la máxima resistencia y un funcionamiento suave. La carga de estas poleas se transmite directamente de la roldana al punto de arraigo, lo que permite montar unos laterales muy ligeros.
www.eromar.es



Radiobalizas SeaAngel AIS Dive

Esta radiobaliza de emergencia en formato mini ofrece la posibilidad de ser rescatado de una situación de peligro marítimo y de proteger a la tripulación rápida y eficazmente gracias a una localización precisa. Cuenta con sistema AIS, DSC con activación magnética para uso especial de submarinistas y es resistente al agua hasta 150 m.
www.ausmar.com





Innovador amarre Ghook de **CleanSailing**

El gancho Ghook, fabricado en Eslovenia, ha sido desarrollado para asistir a armadores y tripulantes en la molesta tarea de llevar la amarra desde el pantalán o muelle hasta su punto de amarre. Con Ghook se evita ensuciar el barco y los cortes y rozaduras que producen los cabos sumergidos por la suciedad y los organismos acumulados sobre ellos. Está fabricado en plástico para evitar cualquier daño sobre el casco del barco. Su pestillo de seguridad de acero inoxidable evita que la línea de amarre se salga durante su transferencia. El mango ergonómico proporciona el mejor agarre posible y permite usarlo con una sola mano. La apertura del Ghook le permite atar una extensión de cabo para mejorar el rendimiento.
cleansailing.es

Hélice de Proa SE25 Side-Power

La serie líder de hélices de proa y popa para embarcaciones recreativos SE de Side-Power, distribuidas por Imnasa, presenta la nueva hélice SE25, con la que agrega otro diámetro de túnel a la extensa gama. Con un diámetro de túnel de tan sólo 110 mm, la SE25 es perfecta para embarcaciones de hasta 24 pies.
Como el resto de propulsores de la serie SE, este también ofrece una tremenda flexibilidad en su instalación ya que se puede instalar sobre el túnel en cualquier ángulo y el motor del propulsor se puede girar en el soporte del motor en pasos de 90 grados. Además, la SE25 está aislada galvánicamente como los propulsores más grandes de la serie y dispone del ya conocido y patentado sistema IPC Technology para el control inteligente de potencia y seguridad. Este modelo sólo está disponible para su instalación en proa.
www.imnasa.es





Nueva generación
Honda Marine



Honda Marine **renueva** totalmente su gama media con los **motores BF40**, **BF50**, **BF80** y **BF100**, con un nuevo **aspecto fresco** y algunas **características actualizadas**.

Su nueva imagen unifica el diseño de los motores fueraborda pequeños y medianos en toda la gama. Su vanguardista diseño ofrece a los fueraborda un aspecto fuerte y atlético, de acuerdo a la alta tecnología que se esconde tras la elegante carcasa plateada. Con una **ECU (unidad de control del motor) mejorada**, incorporan la última tecnología de inyección electrónica de combustible (EFI), que asegura que el combustible se suministra al motor de una forma altamente eficiente y medida con precisión. También incorporan la tecnología de control de quemado pobre, lo que permite que la combustión funcione con una relación aire/combustible más ligera. Es el **Control de Consumo del Motor o ECOmo**.

La tecnología revolucionaria de **Par de Impulso a Baja Velocidad (BLAST™)** de Honda gestiona la relación aire/combustible y el avance del encendido optimizando ambos para ofrecer el máximo par motor en todo el rango de trabajo del motor cuando sea necesario.

Desarrollado para los automóviles deportivos de alto rendimiento de Honda, la tecnología **VTEC™**, disponible en el BF100, ofrece a bajas revoluciones un funcionamiento suave y una reducción en el consumo de combustible, mientras que el aumento de la elevación de la válvula a revoluciones más altas amplía la curva de par para obtener más potencia y rendimiento.

Los nuevos BF40 y BF50 han añadido una **nueva toma de lavado de agua** dulce para facilitar la conservación del motor entre los periodos más importantes de limpieza y mantenimiento programados. Esto es perfecto para los barcos que están siempre en el agua.

Todos los nuevos motores fueraborda vienen equipados como estándar con **conectividad NMEA2000**. El equipo diseñado para el estándar NMEA2000 tiene la capacidad de compartir y mostrar datos, incluyendo comandos y estado con otros equipos compatibles a través de un solo canal.✻

www.honda-marine.es

Simrad lanza su sistema de navegación NSO evo3

Simrad Yachting anuncia su nuevo sistema NSO evo3, la solución de pantalla principal integrada para grandes cruceros y barcos de pesca deportiva. El nuevo diseño de la serie NSO evo3 simplifica la instalación a la vez que mantiene la potencia y flexibilidad que hacen de la serie NSO la solución perfecta para personalizar un sistema para grandes embarcaciones de crucero y pesca deportiva. Conecte NSO evo3 a módulos de red premium y añada un GPS, piloto automático, controladores de teclado y otros accesorios para crear un sistema perfecto para toda la embarcación.

www.simrad-yachting.com



Raymarine presenta el pack de piloto EV-150



Evolution Autopilot es un equipo perfecto para instalarse en embarcaciones a motor de pesca y navegación con gobierno hidráulico con una capacidad de brazo de gobierno de entre 80 cc y 230 cc. El pack Piloto EV-150 incluye: procesador de rumbo EV1, unidad actuadora ACU-150, unidad de control P70R, bomba hidráulica tipo 1 12 V y kit de cableado SeaTalk NG. El sistema EV-150 es para uso exclusivo en sistemas de alimentación a 12 voltios y se completa con las nuevas unidades de control p70s y p70Rs.

www.azimutmarine.es

Navico adquiere Yacht Defined

Navico, el mayor fabricante de electrónica marina del mundo y compañía matriz de las marcas Lowrance®, Simrad® y B&G®, anunció que ha adquirido Yacht Defined Sweden AB ("Yacht Defined"), una galardonada plataforma tecnológica fácil de usar como sistema de navegación y conmutación digital. Establecido en 2016, Yacht Defined ofrece a los navegantes una interfaz de usuario intuitiva para navegar, vivir a bordo y ser propietario de un barco. Actuando como un centro tecnológico, la plataforma ofrece una integración profunda del sistema que brinda optimización de datos de navegación, control remoto de sistemas y entretenimiento a bordo, y actualizaciones de sistemas inalámbricos en todo el barco.

navico.com





Quatix 5 de **Garmin**

Controlar el barco desde tu muñeca

Garmin lo ha hecho de nuevo posible. Dicen los minimalistas que menos es más. Y el reloj Quatix 5 de Garmin es su última aportación de cómo tener toda la electrónica digital, con infinidad de funciones para el control de tu embarcación, en un pequeño objeto, en un Smartwatch.

Garmin ha logrado mejorar su reducido reloj Quatix y, sin olvidar todas las necesidades de navegación, ha incorporado nuevas funcionalidades deportivas, que hace mayor su utilidad para un público más amplio.

Continúa siendo el instrumento de uso fácil, intuitivo y seguro, que siempre ha sido, pero ha mejorado su software, que lo hace más preciso y sobre todo más rápido. No es la primera vez que Garmin se supera a sí mismo. La micro electrónica al servicio de la náutica ya la puso hace años al mercado cuando lanzó su primer Quatix, que ha ido mejorando y aprovechándose de las innovaciones y aportaciones del 'SailAssist'.

Su nueva versión de Smartwatch hace feliz al navegante, porque sigue fiel a las necesidades que tiene cuando navega, pero que le da un nuevo valor añadido, de poderlo utilizar también cuando no está a bordo de su embarcación. El Quatix 5 es sumergible, resistente a los vaivenes y a las incidencias que todo navegante tiene a bordo, pero también es elegante, por lo que puede utilizarse como reloj habitual. A parte de su valor como crono (de reloj), dispone de todos los modos GPS (geolocalización), compás, rumbos, waypoints, creación de rutas, programación de trayectos, fijación de marcaciones, medición de velocidades y por supuesto dispone de altímetro, barómetro y compás, y de MOB (hombre al agua). Todo puede estar interconectado con los plotters de a bordo Garmin, por lo que se puede gobernar la embarcación (y conocer detalles de los dispositivos disponibles a bordo, aenómetros, piloto automático, etc.) desde el timón de cubierta. En la práctica de la navegación, ya sea paddle surf, remo, canotaje o piragüismo, el reloj Quatix 5 Zafiro realiza un seguimiento del recorrido y la distancia cubierta, además de calcular la distancia total, incluso proporcionando el seguimiento de vuelta.

Como reloj, tiene una pantalla digital, de fácil lectura y buena definición, de estilo náutico, con dos agujas virtuales que marcan las horas y los minutos y una tercera, que señala los segundos, con una precisión nanotécnica. Dispone de correas intercambiables, de silicona azul o de acero inox, que se ajustan a la esfera del Smartwatch, que puede ser de cristal zafiro, a prueba de golpes y rascaduras, encajado todo en un depurado diseño, elegante y sobrio. ❋ **A.J.**



Los datos en el Quatix son fáciles de ver y claros. En la pantalla de velocidad se informa integralmente de la velocidad máxima alcanzada en un trayecto, de la real en el momento, y la promedio. Todas en una sola pantalla.



Entre las múltiples funciones del Quatix destacamos de su menú, la de Boat, la Sail Race y la Fish, por su utilidad náutica, pensadas particularmente para los aficionados del mar.



Un tracking preciso, rápido, en tiempo real, donde las 'guiñadas' se observan de forma evidente en el rumbo trazado.



Pantalla Timer, con los tiempos, distancias y velocidad integrada. De fácil lectura, práctico y con claridad informativa.

- **Dispone de una autonomía de batería de 24 horas, con función GPS, de 100 horas en modo ahorro 'UltraTrac' y 16 días en modo Smartwatch.**
- **Aparte de sus aplicaciones para la náutica (vela, crucero, pesca) el Quatix 5 incorpora otras funciones multideporte, como running, golf, ski, natación, ciclismo, medición de frecuencia cardiaca en la muñeca con tecnología 'Elevate', lo que le hace muy versátil y con una amplia gana de usos y combinaciones 'higth tech' para su propietario**
- **Entre sus múltiples funciones, está la notificación de correos, mensaje, redes sociales, cargas automáticas, en línea a través de 'Garmin Connect' cuando se está conectado a redes inalámbricas.**



Aspecto del Smartwacth, en plena travesía, un dispositivo cómodo, resistente al agua y muy visual, para tener en todo momento la información necesaria en una navegación. En la foto la función MOB, 'hombre al agua'.

Garmin ha logrado mejorar su reducido reloj **Quatix** y, sin olvidar todas las **necesidades de navegación**, ha incorporado nuevas funcionalidades **deportivas**, que hace mayor su utilidad para un **público más amplio**.



Nuevo proyecto Top-secret de Princess

Princess Yachts ha confirmado que está trabajando con BAR Technologies como socio oficial para crear un nuevo y revolucionario yate que se presentará este año. BAR Technologies se creó para explotar los conocimientos en diseño, las habilidades técnicas y los recursos acumulados a través de la participación de Land Rover BAR (Ben Ainslie Racing) en la America's Cup.
El nuevo barco, que fue visto cubierto con un vibrante camuflaje en las instalaciones de pruebas de BAR a mediados de enero, establecerá una nueva clase de yates. El barco de 30 pies aportará velocidad, eficiencia y nueva tecnología sin dejar de ser fiel a la filosofía de Princess con materiales de alta calidad, comodidad, prestaciones y diseño.
https://es.princessyachts.com

Pirelli J33 para Azimut Yachts

Tecnorib, representante oficial de las semirrígidas Pirelli, ha firmado un acuerdo con Azimut Yachts para el suministro en exclusiva de la gama de tenders Pirelli y amplía su flota con un elegante nuevo modelo, el Pirelli J33 - Azimut Special Edition, la primera de una serie de embarcaciones que Tecnorib fabricará para Azimut Yachts.
Este modelo recoge las características distintivas e icónicas del estilo Azimut y las combina con las características que siempre han distinguido a la marca de semirrígidas PIRELLI, convirtiéndolo en una prolongación natural de los yates construidos por Azimut Yachts.
www.tecnorib.it



Quicksilver 675 Pilothouse Explorer



Esta edición especial cuenta con un llamativo diseño y una gran variedad de equipamiento estándar único y exclusivo. También combina un diseño inteligente con un gran rendimiento para una navegación cómoda, proporcionando una experiencia de pesca inmejorable a un precio muy competitivo.
www.quicksilver-boats.com

Chris Craft 34 Launch en Marbella



La nueva Chris Craft 34 Launch no es simplemente una "Bow Rider". Con capacidad para 12 personas, un equipamiento estándar muy completo y 2 motores 6.2L Mercruiser de 350 CV, esta lancha cubre las expectativas de las familias más exigentes. Llama la atención sus líneas deportivas y elegantes, su amplio solárium en popa, y la cómoda y sociable distribución de sus asientos tanto en bañera como en proa, que invitan a la conversación. Para la tapicería, un vinilo marino en color almendra que contrasta con la teca, refuerza ese toque de distinción y estilo por el que se caracteriza este prestigioso astillero.
www.marinamarbella.net

Four Winns presenta sus novedades fueraborda

El astillero norteamericano Four Winns presenta sus novedades para 2018. Sus barcos, adquiridos por Beneteau, ofrecen un generoso espacio habitable. El más pequeño de la gama Four Winns HD, el 200, es más grande de lo que parece y tiene mucho estilo en todos los detalles de su salpicadero y en su tapizado, incluyendo el parabrisas. Está disponible con motor fueraborda y tiene un casco muy innovador y dinámico.
Al igual que en Europa, la tendencia en los Estados Unidos es hacia el desarrollo del motor fueraborda. Los inconfundibles puntos fuertes del fueraborda, ofreciendo más espacio a bordo y mantenimiento más fácil, están cambiando gradualmente el mercado. A la vez que mantiene su oferta de sterndrive, Four Winns está desarrollando modelos fueraborda del Horizon 290 y 350, así como el Vista 255, en 2018. Una forma de hacer que estos tres barcos de motor muy populares cada vez más espaciosos y ágiles.
www.fourwinns.com





Rodman Spirit 42 Coupé en Londres

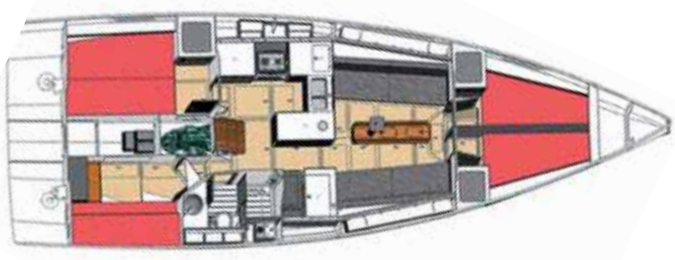
Rodman presentó en el Salón Náutico Internacional de Londres, del 10 al 14 de enero, la nueva versión Coupé, del modelo Rodman SPIRIT 42. Con un nuevos conceptos de diseño, nuevas funcionalidades, con estilo propio y personalidad única, se trata de una embarcación que marcará la diferencia en este segmento de eslora. El estudio de diseño de Fulvio de Simoni, y el equipo técnico de Rodman, han sabido combinar a la perfección, el saber hacer de ambos y la experiencia adquirida en colaboraciones anteriores, en el diseño y construcción de este modelo. Desde su lanzamiento, el Rodman SPIRIT 42, se ha convertido en un modelo de referencia, dentro del segmento de embarcaciones crucero flybridge, de hasta 12 metros de eslora.

En esta ocasión, Rodman lanza al mercado una nueva versión coupé de este modelo, adentrándose así en este nuevo segmento de embarcaciones tan en auge en la actualidad. La nueva versión incorpora, además, nuevos materiales y nuevas funcionalidades manteniendo la personalidad y el estilo del resto de la gama Rodman SPIRIT, que se caracteriza por ser embarcaciones que invitan a vivir y disfrutar a bordo, de una manera única y accesible.

rodman.es

Nueva versión del **RM 1270**

El astillero Fora Marine, responsable de la gama de la prestigiosa gama de veleros RM, ha desarrollado una nueva versión de su emblemático 40 pies, ahora con cuatro cabinas dobles que amplían notablemente su capacidad. El astillero propone para esta próxima temporada una nueva versión con cuatro camarotes dobles para su emblemático modelo RM1270. Para ello, ha aprovechado el gran volumen habitable conseguido bajo cubierta, convirtiendo el espacioso camarote de proa triangular, de gran anchura, en dos camarotes independientes con sus respectivas puertas, simplemente colocando sobre la línea de crujía un panel divisorio. Este aumento de la habitabilidad permite plantear travesías de cierta envergadura hasta para 8 tripulantes y le convierte en una gran opción para grandes familias y empresas de alquiler. ***www.rm-yachts.com***





NUVA MS6

Sorprendente rendimiento

El joven astillero Nuva Yachts nos sorprende una vez más con una nueva evolución de su original modelo de 6 metros, que ahora se presenta como una auténtica lancha deportiva de divertido manejo.

Con el fin de ofrecer al mercado una embarcación práctica, de gran capacidad, económica y especialmente polivalente, Nuva Yachts presentó inicialmente el Nuva MS6, un pequeño motovelero muy original, que además tiene la peculiaridad de disponer de una versión en que la anchura de la bañera puede ser extendida para mejorar la acomodación a la hora de fondear.

Este modelo, que ya tuvimos la ocasión de probar y publicar en las páginas de *Skipper*, ha demostrado por su habitabilidad y práctica cubierta una buena aceptación entre los aficionados que, por otra parte, han sabido



En esta primera versión fija también disfruta de una amplia dinette en popa.

apreciar también las posibilidades de su original diseño para su uso como lancha costera.
Fruto de esta solicitud del mercado, Nuva Yachts ha desarrollado conjuntamente con el equipo de arquitectura naval Barcelona Yacht Design (BYD), un nuevo diseño de carena específico para la navegación a motor con potencias mayores para proporcionar rendimientos propios de una moderna lancha deportiva.
Este nuevo modelo M6 mantiene la misma cubierta que el Nuva MS6, obviamente sin incluir un mástil y ampliando el volumen de la cabina, al prescindir de la caja de la orza retráctil de la versión velero.

En cubierta

El astillero puso a en nuestras manos para la prueba el prototipo del nuevo Nuva M6, en el que aún se esperan pulir algunos detalles, como los pasamanos laterales integrados de la bañera. Sin embargo, lo cierto es que nos encontramos ante una embarcación bastante bien solucionada, gracias a la experiencia previa del MS6.
El diseño de la popa es abierto e incluye dos plataformas de baño adosadas alrededor del motor fueraborda, con escalera plegable, desde las que se accede a una bañera de buen francobordo interior. La parte poste-



Abatiendo la mesa dispondremos de un generoso solárium posterior.

CONDICIONES PRUEBA
Lugar: Castelldefels (Barcelona)
Mar: Rizada/fondo
Viento: 6 nudos
Personas: 4
Combustible: 1/2
Agua: Vacío



CARACTERÍSTICAS

Eslora total	5,99 m
Eslora de flotación	5,55 m
Manga	2,48 m
Calado	0,32-0,74 m
Desplazamiento	1.207 kg
Capacidad de combustible	120 l
Capacidad de agua	55 l
Tanque séptico	No
Material de construcción	PRV
Tipo de casco	V

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	8
Asientos en bañera	8
Camarotes	1
Personas en litera	2
Dimensiones solárium proa	1,58x1,44 m
Dimensiones solárium popa	2,56x1,63 m
Molinete	No

MOTORIZACIÓN

Modelo	Yamaha F100F
Ciclo	4T
Potencia en la hélice	100 hp
Régimen máx. recomendado	6.000 r.p.m.
Nº de cilindros	4
Cilindrada	1.832 c.c.
Peso	162 kg
Nº de motores	1
Tipo de combustible	Gasolina
Tipo de transmisión	Fueraborda

PRESTACIONES

Velocidad máxima ensayo (GPS)	28 nudos
Velocidad máxima según astillero	28 nudos
Velocidad crucero (GPS)	21/24 nudos
Velocidad mínima ralentí	2,5 nudos
Aceleración	Planeo en 5 segundos
Relación potencia/peso	83 CV/t

SKIPPER OPINA

El nuevo diseño de carena, específico para la Nuva M6, supone sin duda un gran avance para este modelo al proporcionarle unos rendimientos más propios de una lancha deportiva manteniendo, sin embargo, todos lo detalles característicos del astillero, concebidos para una embarcación polivalente y familiar, que además se convierte en una buena propuesta para iniciarse en el mar.



Bajo la popa cuenta con un amplio acceso a la sentina.



El pequeño cofre de fondeo no dispone de molinete.

DESTACABLE

- Popa transformable
- Mesa abatible y plegable
- Doble solárium
- Protección bañera
- Volumen cabina

MEJORABLE

- Ventilación cabina
- Pasamanos

rior queda ocupada por dos asientos dobles enfrentados en las bandas, añadiendo en la parte central un profundo cofre con acceso a la sentina puede incluir una mesa de alas plegable y altura regulable con la que crear una agradable dinette. Como es lógico, abatiendo la mesa se puede crear un gran solárium acolchado ocupando la popa mediante unas colchonetas que, para mantener el rasgo más característico de este astillero, se espera en una próxima versión que se pueda ampliar de tamaño abriendo el casco hacia las bandas.

El piloto cuenta con un asiento doble central, de respaldo reversible y con la posibilidad de incluir una nevera por su tamaño. Mantiene también en esta versión una consola central, sencilla, alta y de buena disposición, con escalones en las bandas para acceder a una cubierta de proa despejada, sin candeleros y con un pequeño cofre de estiba.



La consola de gobierno es sencilla, práctica y bien aprovechada.



El asiento de la cabina se puede transformar en cama doble.

Desde la consola se accede a una cabina de adecuado volumen y luminosidad en la que acoge una cama doble triangular y un mueble que oculta un inodoro químico.

Navegando

Este diseño de casco de la nueva Nuva M6 nos recuerda a la nueva generación de tenders de lujo con una proa muy afilada, recta aunque con algo de lanzamiento en la roda y una carena que proporciona buena sustentación para mantener la cubierta mucho más seca de lo que cabría esperar.

El astillero admite una potencia máxima a bordo de hasta 200 CV con los que anuncia una máxima sobre los 40 nudos, limitado por su desplazamiento y tipo de cubierta, mientras que para las pruebas que realizamos contamos con un fueraborda Yamaha de 100 CV, que ya nos permitió alcanzar una velocidad máxima de 28 nudos, manteniendo una buena estabilidad y firmeza en el rumbo. Seguramente, con una cola de motor más profunda se habría podido trabajar algo más el trim para exigir mayores rendimientos.

El ritmo de crucero con esta potencia se mantuvo muy apropiado entre 21 y 24 nudos, pero en realidad lo que más nos apeteció durante las pruebas fue exigirle el máximo al motor para dedicarnos a saltar las olas que nos proporcionó el mar de fondo de la jornada, siempre recibiendo la caída con suavidad y seguridad. ✻ *R. Masabeu*

Nuva M6

Constructor:
Nuva Yachts (España)
www.nuvayachts.com
Precio pack con 100 CV:
Desde 28.361 € + impuestos

EXTERIORES

Puesto gobierno principal

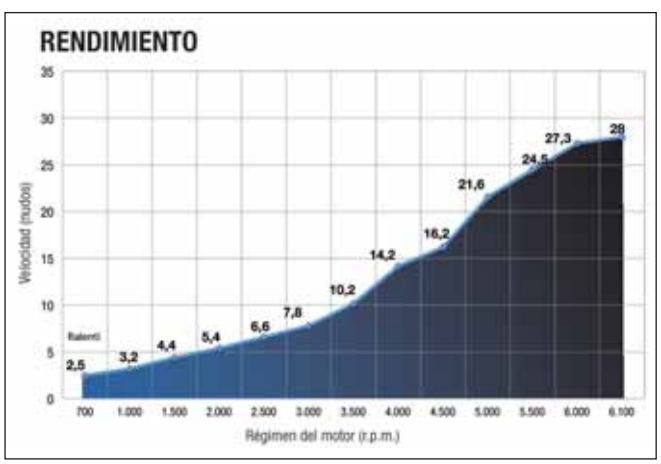
Situación	Central
Plazas	2
Practicable	No
Reposapiés	No
Guantera	No
Portacartas	No
Volante	Fijo
Pasamanos	No
Visibilidad piloto	Buena
Acceso mandos	Normal
Mandos motores	Mecánicos
Ventilación	Buena
Protección	Normal

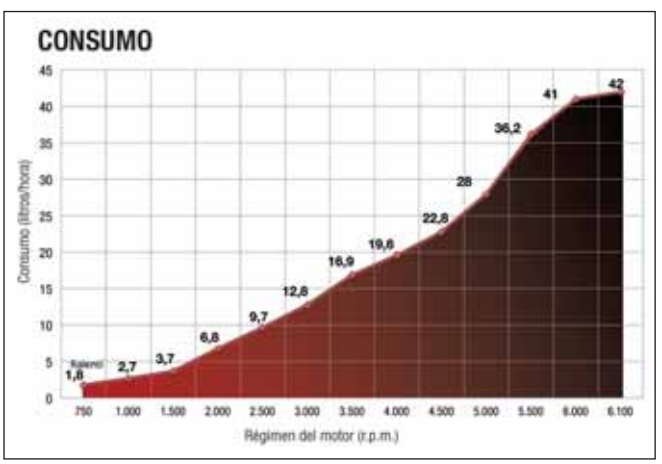
Plataforma de baño

Tipo	Adosada
Forro teca	Opcional
Estiba escalera	Inferior
Pasarela	No
Portadefensas	No
Cofres	No
Ducha	Opcional

INTERIORES

Luminosidad	Normal
Escotillas practicables	No
Aseos	No
Neveras	Opcional
Horno	No
Dimensiones litera principal	2,56x1,63 m
Altura cabina	1,43 m





SEA RAY 230 SPX

Sencilla y asequible

Con una concepción sencilla y práctica de lancha de proa abierta, la nueva 230 SPX de Sea Ray cumple con su objetico de ofrecer diversión sin complicaciones y a un buen precio.



La nueva Sea Ray 230 SPX, que se presentó simultáneamente para motorización fueraborda e intrafueraborda, se ha situado como la de mayor eslora, hasta el momento, de la línea SPX, que propone una embarcación de navegación costera, proa abierta y con todo lo necesario para pasar una jornada de navegación deportiva, sin que ello suponga un gasto excesivo. A pesar de ello, mantiene todas las características propias del astillero Sea Ray, con su estilo americano y la buena calidad de acabados.

En cubierta

Enmarcada en la línea más asequible de Sea Ray, con la que es muy sencillo iniciarse en el mundo de la navegación deportiva, la nueva 230 SPX mantiene una proa lanzada y ancha, con francobordo medio, integrando en popa una plataforma de baño que incluye



Una interesante opción es montar el arco tubular de arrastre con diversos accesorios.



un interesante escalón desplegable, muy práctico, que se sumerge justo bajo la superficie del agua.

Sobre la cámara del motor, con huecos de estiba en las bandas, se forma un solárium elevado, con sección practicable central para crear un sofá enfocado hacia popa, manteniendo en babor un pasillo de entrada con tapa y puerta baja.

Con la posibilidad de montar sobre la amplia bañera una toldilla bimini plegable o un elevado arco tubular

CONDICIONES PRUEBA

Lugar: Porto Cristo (Mallorca)
Mar: Rizada/fondo
Viento: 6 nudos
Personas: 4
Combustible: 3/4
Agua: Reserva

CARACTERÍSTICAS

Eslora total	7,10 m
Manga	2,60 m
Calado	71 cm
Desplazamiento	2.114 kg
Capacidad de combustible	160 l
Tanque séptico	No
Material de construcción	PRV
Tipo de casco	V
Nº de sprays	4

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	6
Asientos en bañera	10
Dimensiones solárium proa	1,25x1,75 m
Dimensiones solárium popa	0,93x2,10 m
Molinete	Sí

MOTORIZACIÓN

Modelo	Mercruiser 4.5 MPI
Ciclo	4T
Potencia en cigüeñal	250 hp
Régimen máx. recomendado	5.400 r.p.m.
Nº de cilindros	8
Cilindrada	4.5 l
Peso	343 kg
Nº de motores	1
Tipo de combustible	Gasolina
Tipo de transmisión	Cola

PRESTACIONES

Velocidad máxima ensayo (GPS)	37,6 nudos
Velocidad crucero (GPS)	25/30 nudos
Velocidad mínima ralentí	2,8 nudos
Aceleración	Planeo en 6 segundos
Relación peso/potencia	119 CV/T



Ofrece un buen paso central y capacidad de asiento.



Una ingeniosa plataforma plegable en popa facilita el baño.

de arrastre para wake, este espacio se ha dotado de una buena capacidad de asiento y estiba, con un hueco específico bajo el asiento de popa para encajar una nevera de arcón transportable.

En esta parte posterior se puede formar una dinette con una mesa desmontable y el respaldo reversible del asiento del copiloto, con guantera abierta lateral y puerta para la entrada a una cabina de estiba.

Un asiento practicable y envolvente se destina en estribor para el piloto, que se enfrenta a un puesto de gobierno compacto y de estilo americano que cuenta con frontal bajo para pantallas.

Una sección central del parabrisas abre un pasillo, con el acostumbrado cofre alargado del suelo, para conectar con una proa abierta que ofrece un asiento en forma de U, con la posibilidad de montar suplementos centrales para crear un solárium.

SKIPPER OPINA

Este nuevo modelo mantiene intacto el espíritu de la línea SPX, con una embarcación que ofrece todo lo necesario sin complicaciones y a un precio asequible.

Se trata de una lancha deportiva de proa abierta, de aspecto atractivo, con mucha capacidad de estiba y de asiento, que proporciona unos rendimientos muy interesantes, además de un adecuado nivel de confort, e incluso una cierta agilidad a la hora de hacer una navegación más deportiva



Incluye un práctico respaldo abatible en el solárium.



El puesto de gobierno es sencillo aunque con un buen frontal.

EXTERIORES

Puesto gobierno principal

Situación	Estribor
Plazas	1
Practicable	Sí
Reposapiés	Sí
Guantera	Sí
Portacartas	No
Volante	Regulable
Pasamanos	No
Visibilidad piloto	Buena
Acceso mandos	Normal
Mandos motores	Mecánicos
Ventilación	Buena
Protección	Buena

Plataforma de baño

Tipo	Integrada
Forro teca	Sí
Estiba escalera	Inferior
Pasarela	No
Portadefensas	No
Cofres	No
Ducha	Sí

Navegando

Este modelo mantiene la tradición tan americana de una lancha de proa abierta con motorización intrafueraborda, para lo que propone un motor Mercruiser de gasolina y 350 CV como el que pudimos probar, aunque también admite hasta 300 CV a bordo.

Seguramente en condiciones ideales de mar, la potencia máxima sería muy atractiva para un uso deportivo, pero en realidad, con algo de mar resultó más que suficiente los 250 CV que se habían montado, con los que alcanzamos una máxima de 37,6 nudos.

Con una buena capacidad de aceleración, a pesar de llevar 6 pasajeros a bordo, demostró buenas aptitudes y agilidad en una zona especialmente complicada de olas cortas cruzadas, con un buen crucero entre 25 y 30 nudos, aunque siempre dentro de su simplicidad y enfoque para la iniciación. ❉ *R. Masabeu*

DESTACABLE

- Capacidad asiento
- Doble bañera
- Plataforma extensible
- Capacidad estiba

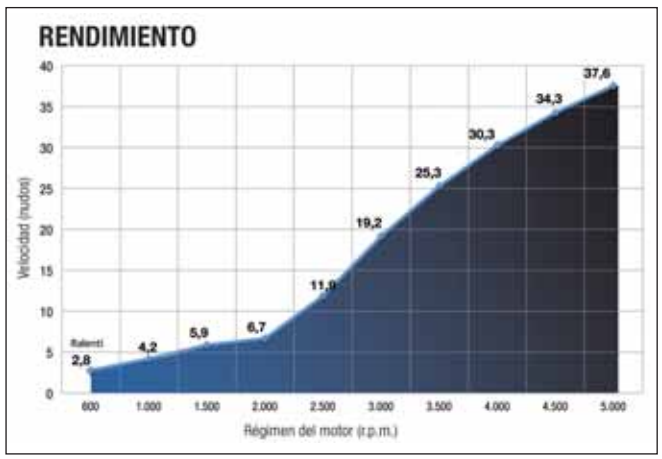
MEJORABLE

- Pasamanos popa
- Pies de mesas

Sea Ray 230 SPX

Constructor: Sea Ray (EEUU)
Importador: Marina Marbella
www.marinamarbella.net

Precio básico aproximado:
Desde 46.928 € + impuestos





La bañera de proa puede transformarse en solárium.

FORMULA 330 CBR FX

Familia a la americana

Este modelo de cubierta bowrider acentúa el carácter americano con equipamiento y acabados muy específicos de confort para tripulación numerosa.

El astillero norteamericano Formula tiene un largo currículum en el desarrollo de lanchas y cruceros deportivos de calidad, en el que las prestaciones se acompañan con un importante nivel de confort y acabados.

En el caso de la Formula 330 CBR, que probamos en su versión FX con acabados metalizados y equipamiento opcional, nos encontramos con un modelo muy característico de la marca que supone mucho más que una simple lancha de proa abierta, como demuestra su importante francobordo y amplitud en todos los espacios, al ofrecer buenas posibilidades para la navegación familiar y también deportiva.



En cubierta

Con una proa lanzada y atractivo perfil de casco, la cubierta queda marcada por un arco de antenas central inclinado hacia proa, que soporta también los toldos plegables con los que proteger toda la bañera del sol.

La popa incluye una plataforma de baño integrada de buen tamaño, opcionalmente con acabado de teca sintética gris, conectada con un pasillo lateral de entrada con puerta baja que rodea un solárium ampliable, con un respaldo largo reversible para crear dos asientos hacia proa y popa.

La parte posterior de la bañera comprende una gran cantidad de asiento mediante dos sofás en L enfrentados que se acompañan de dos mesas triangulares desmontables para tomar el aperitivo.

A continuación se sitúa un compacto mueble cocina con buen equipamiento y un sofá lateral doble, dejando en la banda contraria el asiento del piloto, con un práctico doble respaldo reversible.

El puesto de gobierno es bajo y amplio, con una buena distribución y superficie, además de incluir la puerta de una cabina con buena luminosidad gracias a sus escotillas que oculta un camarote con cama ampliable y un aseo independiente.

Una sección practicable del parabrisas desplazada a babor marca un pasillo por el que se accede a una cabina profunda de estiba para las colchonetas y a una proa abierta con zona de asiento en forma de G, que puede montar una mesa plegable para crear una dinette o unos suplementos para disfrutar de un segundo solárium.

Navegando

El enfoque deportivo de este modelo es innegable, no solo por su aspecto y diseño de carena, sino desde el momento que el astillero admite el montaje de una potencia máxima de 860 CV. Aún así, para la prueba contamos con dos motores Mercruiser V8 de gasolina de



En popa ofrece gran plataforma de baño y solárium ampliable.

CONDICIONES PRUEBA
Lugar: Barcelona
Mar: Rizada
Viento: 2-4
Personas: 4
Combustible: 3/4
Agua: 1/2

El asiento del piloto practicable cuenta con dos respaldos reversibles.



El mueble de cocina se integra entre dos sofás laterales.





Es posible instalar grandes pantallas en la consola de gobierno.

SKIPPER OPINA

La Formula 330 CBR es un auténtico crucero deportivo de estilo americano con su cubierta bowrider y buen equipamiento que no solo proporciona unas prestaciones elevadas y realmente excitantes, sino que también permite programar navegaciones de tipo más familiar, gracias a su amplia capacidad de asiento, la disposición de dos áreas bien diferenciadas entre proa y popa e incluso la adopción de una cabina doble en la que descansar o incluso pasar una noche a bordo.

Toda la proa está ocupada por un cómodo asiento.



CARACTERÍSTICAS

Eslora total	10,54 m
Eslora casco	10,06 m
Manga	3,12 m
Calado	89 cm
Desplazamiento	5.670 kg
Capacidad de combustible	572 l
Capacidad de agua	95 l
Tanque séptico	Si
Material de construcción	PRV
Tipo de casco	V
Nº de sprays	6

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	9
Asientos en bañera	18
Camarotes	1
Personas en litera	2
Dimensiones solárium proa	1,80x1,96 m
Dimensiones solárium popa	1,12x1,72 m
Molinete	Sí

MOTORIZACIÓN

Modelo	Volvo V8-380
Ciclo	4T
Potencia en la hélice	380 hp
Régimen máx. recomendado	6.000 r.p.m.
Nº de cilindros	8
Cilindrada	5.7 l
Peso	276 kg
Nº de motores	2
Tipo de combustible	Gasolina
Tipo de transmisión	Cola

PRESTACIONES

Velocidad máxima ensayo (GPS)	47,5 nudos
Velocidad crucero (GPS)	25/33 nudos
Velocidad mínima ralentí	3 nudos
Aceleración	Planeo en 6 segundos
Relación potencia/peso	135 CV/t

EXTERIORES

Puesto gobierno principal

Situación	Estribor
Plazas	2
Practicable	Sí
Reposapiés	Sí
Guantera	Sí
Portacartas	No
Volante	Regulable
Pasamanos	Sí
Visibilidad piloto	Buena
Acceso mandos	Normal
Mandos motores	Electrónicos
Ventilación	Buena
Protección	Buena

Plataforma de baño

Tipo	Adosada
Forro teca	Opcional
Estiba escalera	Inferior
Pasarela	No
Portadefensas	No
Cofres	No
Ducha	Sí

INTERIORES

Luminosidad	Normal
Escotillas practicables	2
Aseos	1
Neveras	1
Horno	No
Dimensiones litera principal	1,60x1,83 m
Altura salón	1,83 m

DESTACABLE

- Doble dinette
- Capacidad de asiento
- Espacio bañera
- Doble solárium
- Capacidad estiba

MEJORABLE

- Pasamanos
- Mesa popa



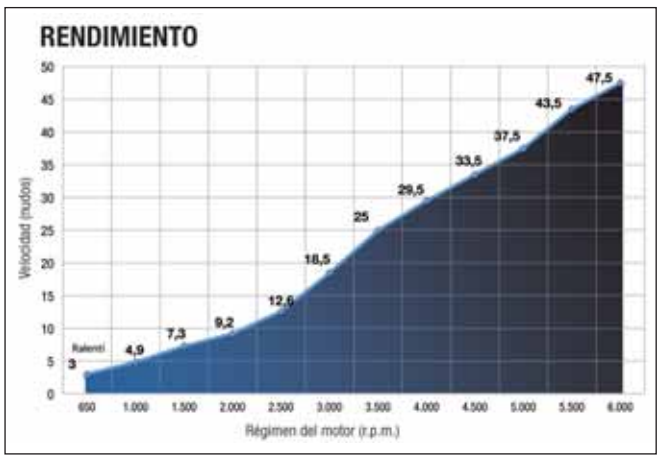
La cabina cuenta con cama doble ampliable.

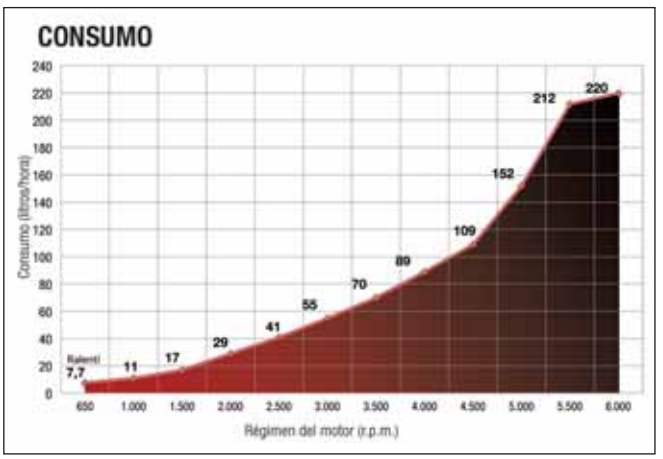
Formula 330 CBR FX

Constructor: Formula (EEUU)
Importador: Helimotor
www.helimotor.com

Precio básico aproximado:
Desde 300.624 € + impuestos
Precio unidad en prueba:
Desde 325.000 € + impuestos

380 CV cada uno que hicieron sin duda la navegación apasionante en condiciones de mar de fondo.
Para ser una embarcación por encima de los 10 metros de eslora, la aceleración es más que notable, alcanzando rápidamente una velocidad máxima de 47,5 nudos con cuatro personas a bordo.
Para una navegación de crucero familiar convencional sería incluso posible pensar en montar una potencia algo menor, que el astillero no contempla, pero manteniendo como ideal un ritmo de crucero entre 25 y 33 nudos.
Sin embargo, el gran empuje del grupo propulsor y la seguridad que transmite el casco, nos animan a exigir el máximo a la Formula 330, que se muestra ágil y manejable para un piloto con experiencia.❊ *R. Masabeu*





PARKER MONACO 110

Una apuesta atrevida

El astillero Parker Poland, acaba de incorporar a su completa gama una nueva línea de modernos cruceros deportivos, de aspecto muy actual y con motorización fueraborda bien integrada en el diseño.



La nueva propuesta de Parker Poland es un proyecto realizado conjuntamente con Tony Castro Design, que ha optado por combinar las últimas tendencias del mercado para embarcaciones con fueraborda, en cuanto a integración de los motores bajo cubierta, con los últimos diseños de cruceros deportivos, marcados por proas afiladas y rectas, con mayor sustentación en la popa.
Cabe tener en cuenta que la opción de motorización fueraborda supone muchas ventajas en cuanto a rendimientos y costes de mantenimiento, además de ampliar las posibilidades de elegir entre diferentes combinaciones de potencia y de marca.

En cubierta

Su proa recta, estrecha y de afilada roda con cierta elevación, propia de los modernos limo tenders, marca sin duda su aspecto, al igual que las superficies acristaladas del casco que proporcionan mayor luminosidad en los interiores.



Los fuerabordas quedan muy bien integrados bajo el solárium de popa.



Con un moderno diseño en todos sus detalles, la cubierta adopta una cabina bien integrada con dos secciones practicables, una acristalada sobre la zona de gobierno y una segunda textil cubriendo parte de la bañera. Hemos de tener en cuenta que el modelo que probamos era el prototipo presentado por el astillero, en el que se van a introducir algunos ajustes en acabados, asientos y hardtop, así como en el mobiliario.

El aspecto más peculiar de esta Monaco 110 es, sin duda, la zona de popa que incluye dos plataformas de

CONDICIONES PRUEBA
Lugar: Barcelona
Mar: Rizada
Viento: 3 nudos
Personas: 8
Combustible: Lleno
Agua: 1/2

CARACTERÍSTICAS

Eslora total	11,20 m
Eslora casco	10,80 m
Manga	3,62 m
Desplazamiento sin motor	5.900 kg
Capacidad de agua	200 l
Tanque séptico	Si
Material de construcción	PRV
Tipo de casco	V
Nº de sprays	4

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	10
Asientos en bañera	4
Camarotes	2
Personas en litera	4+2
Dimensiones solárium proa	1,75x2,23 m
Dimensiones solárium popa	1,63x1,87 m
Ancho pasillos laterales	22/35 m
Molinete	Sí

MOTORIZACIÓN

Modelo	Mercury Verado 300
Ciclo	4T
Potencia al cigüeñal	300 hp
Régimen máx. recomendado	6.400 r.p.m.
Nº de cilindros	6
Cilindrada	2.598 c.c.
Peso	288 kg
Nº de motores	2
Tipo de combustible	Gasolina
Tipo de transmisión	Fueraborda

PRESTACIONES

Velocidad máx. ensayo (GPS)	38,8 nudos
Velocidad máx. según astillero	42 nudos
Velocidad crucero (GPS)	22/28 nudos
Velocidad mínima ralentí	2 nudos
Aceleración	Planeo en 7 segundos
Relación potencia/peso	101CV/t



El asiento doble de bañera sirve para ampliar el solárium.

SKIPPER OPINA

Proponer un moderno crucero familiar multifunción, de diseño atrevido y con ingeniosas soluciones de confort, en una eslora por encima de los 10 metros y con motorización fueraborda es una apuesta que permite a Parker Poland situarse en este momento y sector como referencia entre los cruceros poivalentes.

Las pruebas resultaron en este sentido definitivas para comprobar su confort, buen aprovechamiento y la buena solución dada para ocultar los fuerabordas de manera práctica para aprovechar mejor el espacio de bañera.

baño integradas alrededor de la prebañera, destinada a dos potentes motores fueraborda que se ocultan parcialmente mediante una estructura que acoge encima un largo asiento con respaldo desmontable que se pude convertir en solárium. Toda esta pieza se desplaza hacia proa mediante carriles para poder elevar totalmente los motores del agua en puerto con el power tilt.
El suelo de la bañera ofrece tres grandes cofres de estiba y acceso a unos pasillos asimétricos, con cofre para defensas, que rodean la cabina para alcanzar la proa, donde se forma un ancho solárium sobre cubierta con respaldo practicable en secciones y dispone de un cofre de fondeo con molinete interior.



La posición del patrón es cómoda y con buena visibilidad.



El acristalamiento y el techo practicable proporcionan mucha luminosidad.

EXTERIORES

Puesto gobierno principal

Situación	Estribor
Plazas	1
Practicable	Sí
Reposapiés	Sí
Guantera	No
Portacartas	No
Volante	Regulable
Pasamanos	Sí
Visibilidad piloto	Buena
Acceso mandos	Normal
Mandos motores	Electrónicos
Ventilación	Buena
Protección	Buena

Plataforma de baño

Tipo	Integrada
Forro teca	Sí
Estiba escalera	Tapa
Pasarela	No
Portadefensas	No
Cofres	Sí
Ducha	Sí

INTERIORES

Luminosidad	Buena
Escotillas practicables	3
Aseos	1
Medidas mesa comedor	1,50x0,71 m
Neveras	2
Horno	Si
Asientos comedor	5
Altura salón	1,97 m



El camarote del armador disfruta de buena visibilidad.

DESTACABLE

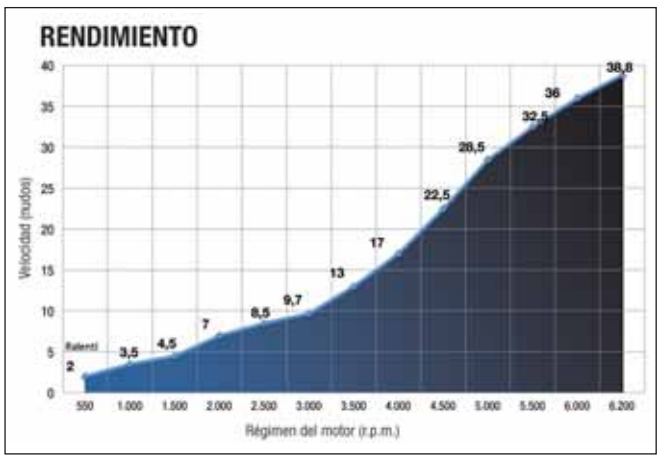
- Popa corredera
- Acceso lateral
- Doble solárium
- Comunicación bañera
- Visibilidad en popa

MEJORABLE

- Mesa comedor
- Pasamanos

Parker Monaco 110
Constructor:
Parker Poland (Polonia)
Importador: Nautic Luis
Tel: 972 450 063
www.nauticluis.es
nauticluis@nauticluis.es

Precio básico aproximado (con 2x200 CV): Desde 204.000 € + impuestos



Interiores

El acceso a la cabina se puede hacer a través de una puerta que conecta el puesto de gobierno con el pasillo de estribor o por la popa, mediante un portón y una sección plegable que deja solamente una barra de bar separando el interior de la bañera.

Con una gran visibilidad al exterior, el salón ofrece una configuración convencional, con un comedor elevado en babor, con mesa grande y largo asiento, transformable en cama y una extensa cocina lineal con tapa en la banda contraria. Además, algo elevado se sitúa el puesto de gobierno con asiento practicable y consola con frontal alto para pantallas.

Bajando una escalera se accede a la zona de descanso, repartida entre un camarote doble en popa-babor un aseo ancho sin escotilla de ventilación y un amplio camarote para el armador en proa, marcado por la luz cenital y lateral.

Navegando

Con una potencia recomendada de 400 CV, que seguramente sería suficiente para un programa normal de navegación familiar, el astillero admite dos fuerabordas de hasta 400 CV cada uno, aunque para la prueba contamos con dos Mercury Verado de 300 CV, más que sobrados.

Con este empuje, no es de extrañar que la embarcación acentúe su carácter más deportivo, en unas condiciones de mar rizada en las que pudimos alcanzar una velocidad máxima de 38,8 nudos con 8 personas a bordo.

El casco, bien asentado, resulta cómodo y con una cierta agilidad en los giros, manteniendo un buen ritmo de crucero entre 28 y 32 nudos, siempre con buena estabilidad. ❋ *R. Masabeu*



BALI 4.0 LOUNGE

Práctica solución de crucero

Con una propuesta notablemente amplia para su eslora, el catamarán Bali 4.0 Lounge sorprende por su habitabilidad y la capacidad para cerrar totalmente la bañera formando parte del salón principal.



El puesto de gobierno, sobre el techo de la cabina, ofrece buena visibilidad al patrón

Con un consolidado prestigio en el mercado de los multicascos oceánicos de altas prestaciones, el grupo francés Catana amplió su presencia en el mercado internacional con la creación de un nuevo astillero Bali Catamarans, enfocado al desarrollo de una gama de catamaranes para el crucero familiar con una serie de modelos especialmente originales y prácticos, concebidos para disfrutar del mayor confort a bordo, sin renunciar a unos buenos rendimientos.

CARACTERÍSTICAS

Eslora total	11,93 m
Eslora flotación	11,88 m
Manga	6,72 m
Calado	1,12 m
Desplazamiento	8,6 t
Capacidad de combustible	400 l
Capacidad de agua	800 l
Tanque séptico	Si
Material de construcción	PRV
Superficie vélica total	105,4 m^2
Superficie mayor corner	50 m^2
Superficie foque	32 m^2
Superficie spinnaker	90 m^2

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	10
Asientos en bañera	10
Camarotes	3
Personas en litera	6
Ancho pasillos laterales	62 cm
Molinete	Si
Plataforma baño	Si
Solárium proa	1,45x3,55 m

MOTORIZACIÓN

Modelo	Volvo Penta D2-40
Ciclo	4t
Potencia al cigüeñal	40 hp
Régimen máximo recomendado	3.200 r.p.m.
Nº de cilindros	4
Cilindrada	1.5 l
Peso	189 kg
Nº de motores	1
Tipo de combustible	Gasoil
Tipo de transmisión	Sail Drive

VELOCIDAD A MOTOR

Crucero	6,5 nudos
Máxima	7,7 nudos



Sobre el flybridge cuenta con dos superficies para tomar el sol.

Este ambicioso proyecto, elaborado por Olivier Poncin, Y. Chabaud, Hervé Couedel y Xavier Fay, tiene como objetivo ofrecer el auténtico concepto loft a bordo de una embarcación, con grandes espacios y una total conexión entre la cabina y el exterior.
Además, esta nueva gama, de la que el Bali 4.0 Lounge, el más pequeño disponible, es un claro exponente, incluye unas soluciones de habitabilidad nunca vistas hasta ahora, como la apertura del salón hacia popa mediante un gran portón.

En cubierta

Con la posibilidad de disponer de una versión Day Charter con diferente configuración diferente de los interiores, trataremos esta ocasión la versión Lounge, la más equipada y confortable, que estuvimos probando en su última evolución, en la que se aprecian mejoras en cocina y acabados respecto a la primera unidad presentada.

Con una configuración de popa similar al Bali 4.3, este Bali 4.0 ofrece en popa dos plataformas largas y altas sobre los cascos con un escalón para subir hasta los tambuchos de las cámaras de motores sobre el pasillo que une ambas bandas. En esta zona incluye una plataforma central abatible y una estructura tubular basculante que actúa de pescantes para una embarcación auxiliar.
Los pasillos laterales que rodean la cabina son anchos y escalonados, alcanzando de forma segura la cubierta de proa, en la que se han eliminado las tradicionales redes entre-cascos para crear un confortable espacio de gran tamaño que comprende un gran solárium y una doble dinette con mesas desmontables que se comunica directamente con la cocina de cabina, gracias a un parabrisas que se abre totalmente.
Sobre el techo de la cabina, al que se accede mediante escalones por las dos bandas, si sitúa el escotero del foque autovirante a pie de mástil, además de un puesto de gobierno sencillo y bien solucionado, con asiento, opción de montar una toldilla y un doble chaise lounge a su lado, dejando en popa sobre el hardtop, un solárium acolchado y el escotero de la mayor.

Interiores

El detalle más llamativo de este Bali 4.0 Lounge es, sin duda, la posibilidad de convertir literalmente el comedor principal en parte de la bañera de popa, para lo que el cierre posterior consta de una puerta que forma parte de un gran portón que se bascula fácilmente hacia el techo, abriendo todo el espacio al exterior, pero sin renunciar a la estanqueidad propia de la cabina en caso necesario.

SKIPPER OPINA

El Bali 4.0 Lounge es una atrevida propuesta que está calando hondo en el mercado, gracias a una serie de soluciones originales y muy prácticas que parecen marcar tendencia en el sector del crucero de altura.
Entre sus características propuestas, además de la llamativa forma de unificar el salón con el exterior, cabe destacar también la eliminación de las habituales redes de proa, que ahora forman un amplio espacio con superficie para tomar el sol, además de una amplia bañera que se abre totalmente hacia la cabina gracias al parabrisas practicable.
Además ofrece diversas posibilidades de distribución para los camarotes y todo ello disfrutando además de unos buenos rendimientos de navegación.



La cubierta de proa se ha transformado en una segunda bañera con dinette doble y gran solárium.



Es muy fácil abrir totalmente el comedor al exterior con el portón elevable.

El espacio central se ocupa mediante un largo sofá en forma de L con una mesa grande y otro sofá lateral en estribor, situado junto a una nevera combi de gran tamaño, dejando a continuación un mueble auxiliar.
El Salón está marcado por la presencia del pedestal del mástil centrado sobre el mueble de una cocina compuesta por dos superficies enfrentadas y con buen equipamiento y estiba. Además, bajo la protección del parabrisas que se abre hacia la bañera de proa, se reserva un buen espacio a una mesa de cartas de posición elevada y con un práctico taburete.
Con la posibilidad de disponer de cinco versiones diferentes de distribución en la zona de descanso reservada a los cascos, optando entre 2, 3 o 4 camarotes dobles, tuvimos la oportunidad de probar, de mano de su

CONDICIONES PRUEBA
Lugar: Castelldefels
Mar: Plano/fondo
Viento: 6-8 nudos
Personas: 2
Combustible: Lleno
Agua: Reserva

La mesa de cartas está bien ubicada junto al parabrisas frontal



DESCRIPCIÓN APAREJO

Mástil	Fraccionado
Material mástil	Aluminio
Nº crucetas	2
Material jarcia	Cable
Burdas	No
Posición crucetas	Atrasadas
Obenques atrasados	Sí

DESCRIPCIÓN MANIOBRA

Winches	2
Stoppers	11
Reenvío a gobierno	Sí
Diseño	Bien
Genova	Autovirante
Mayor	Corner
Calidad material	Bueno

CUBIERTA

Forro teca	Opcional
Amplitud Bañera	Buena
Asientos	5
Mesa	Sí
Sistema de gobierno	Rueda
Cofres	Sí
Ducha	Sí
Popa practicable	Sí
Capota patrón	Opcional
Confort patrón	Bueno
Visibilidad patrón	Buena
Protección	Normal
Paso a proa	Bueno
Capacidad cofre fondeo	Buena

BAJO CUBIERTA

Luminosidad	Buena
Escotillas practicables	15
Aseos	2
Asientos comedor	8
Medidas mesa comedor	0,90x1,80 m
Neveras	1
Horno	Sí
Dimensiones litera proa	2,00x1,45 m
Dimensiones literas popa	2,00x1,50 m
Altura salón	1,95 m
Altura cabina proa	1,90 m
Altura cabina popa	1,90 m



El camarote del armador dispone de mueble secreter y amplia cama en popa.

nuevo importador Med Cat Group, una opción con tres camarotes y dos aseos, en la que todo el casco de babor se había reservado para el armador, con una cama grande en popa que disfruta de buena visibilidad, un sofá, una mesa de trabajo-secreter y un gran aseo privado en proa con ducha separada por una mampara.

En el casco de estribor se ofrecía acomodamiento para dos parejas, con dos camarotes dobles entre proa y popa y un aseo en el pasillo de forma alargada y bien solucionado.

Navegando

Con esta eslora y a pesar de haber sido concebido principalmente para el crucero familiar, el Bali 4.0 se adapta bien a los cruceros de altura, manteniendo además unos rendimientos remarcables, como no podía ser menos de un catamarán del grupo Catana.

La jornada de pruebas estuvo marcada por una brisa entre 4 y 8 nudos y mar de fondo que nos hicieron apreciar las buenas líneas de su carena, con una interesante capacidad de aceleración y buen tacto a la rueda para aprovechar cada una de las rachas.

Haber montado a bordo una mayor de sables forzados y de diseño "corner", que aumentar notablemente la superficie vélica, resultó realmente un acierto a la hora de compensar las condiciones de viento ligero y permitirnos alcanzar una máxima de 6,5 nudos a un descuartelar, mientras que a la hora de ceñir, sin mucha potencia del viento, nos pudimos acercar a los 40º sin frenar el barco, apreciando la gran sencillez de la maniobra a la hora de trimar las velas.❊ *R. Masabeu*

Bali 4.0 Lounge

Constructor:
Bali Catamarans (Francia)
Importador: Med Cat Group
www.medcatgroup.com

Precio básico aproximado:
Desde 270.940 € + impuestos

DESTACABLE

- Unión salón y bañera
- Cierre bañera
- Parabrisas practicable
- Solárium proa
- Plataforma abatible

MEJORABLE

- Escotillas cenitales
- Escalón cocina



El camarote delantero tiene varias escotillas en las bandas.

DIPOL

POWERED BY YAMAHA

30 años fabricando ilusiones



- DIPOL D-400 ---------- con Yamaha F25GEL NUEVO
- DIPOL D-450 ---------- con Yamaha F30BETL
- DIPOL H-510 ---------- con Yamaha D70AETL
- DIPOL 580-TIMONERA ---- con Yamaha F80DETL NUEVO
- DIPOL 580-OPEN ---------- con Yamaha F100FETL NUEVO
- DIPOL 600-SPORT ---------- con Yamaha F100FETL NUEVO
- DIPOL 600-TIMONERA ---- con Yamaha F115BETL
- DIPOL 600-OPEN ---------- con Yamaha F150GETL NUEVO
- DIPOL D-25-CC ---------- con Yamaha F175CETX NUEVO
- DIPOL P-680 PESCADOR -- con Yamaha FT50JETL NUEVO MODELO DE PESCA 2017

La Lobera, s/n
21510 San Bartolomé de la Torre (Huelva)
Tel. 959 38 75 43
dipolglass@dipolglass.com
www.dipolglass.com
https://www.facebook.com/DIPOLembarcaciones

NEVERAS CON COMPRESOR

GOLDENSHIP



Amplia gama en diferentes tamaños

- Acero Inox AISI-316
- 12 / 24V
- Libre CFC
- Frigoríficos y Frigoríficos con congelador

www.recambiosmarinos.es

RECAMBIOS MARINOS



Sirius deck-saloon Yachts

SIRIUS 40 DS

El astillero alemán Sirius ofrece un **velero ideal** para realizar **cruceros de altura** y recorrer **muchas millas**, sin renunciar a una **confortable vida familiar** a bordo.

Sirius tiene una gama de veleros muy interesantes. Uno de los más destacados es el 40 DS, una embarcación de doce metros de eslora. Con una gran manga de cuatro metros, la proa vertical y una carena muy marinera, el Sirius 40 DS es un robusto crucero preparado para navegar en cualquier condición del mar. Su diseño combina el trabajo de V. Ahlen con el equipo de Sirius. Se trata de un diseño muy original que además incorpora posibilidades de personalización.

Quizá la característica más destacada de este velero son sus diversas opciones de calado, con quillas de diferen-





te tamaño y estilo. El casco es robusto con francobordo alto, la manga es ancha y mantiene una importante eslora de flotación. El aparejo es corto y fraccionado que garantiza un buen rendimiento. La cabina de pilotaje es voluminosa, mientras que las cubiertas laterales son ajustadas pero suficientes para cumplir con su función a bordo.

Superficie vélica

En cuanto a las velas, son de elaborado perfil y permiten diversión a la vez que garantizan rendimiento, incluso con un viento ligero. Son otro buen ejemplo de la calidad de la ingeniería alemana. En general, su polivalencia hace agradable tanto la navegación en solitario como un viaje en familia. También se adaptan igualmente a viajes costeros como a navegaciones en mar abierto en climas muy cálidos o muy fríos.

Interiores

Respecto al interior, ofrece diversas posibilidades basándose en una distribución de salón con el comedor elevado a babor. Esto permite que otros componentes del alojamiento se sitúen a un nivel inferior. Dispone de cama doble en la proa y otra a babor en popa.
En total, cuenta con tres camas dobles en camarotes privados suficientemente amplios. Esta disposición inteligente proporciona un espacio comparable al de barcos de mayor eslora.❊ *Fotos: Graham Snook*



Características técnicas

Eslora total: 11,99 m. **Eslora flotación:** 11,17 m. **Manga máxima:** 4,08 m. **Calado:** 2,10 m (op. 2,00 m / 1,75m / 1,50 m). **Doble quilla (op.):** 1,40 m. **Quilla retráctil (op.):** 1,00 – 2,40m. **Self-tacking jib:** 32,3 m^2. **Genova:** 69,0 m^2. **Spinnaker:** 150,0 m^2. **Gennaker:** 132,0 m^2. **Astillero:** Sirius Yachts (Alemania). **www.sirius-werft.de**

GRAND SOLEIL

Calidad y alto rendimiento

Con la gama Long Cruiser, la marca Grand Soleil del astillero italiano Cantiere del Pardo entra de lleno en el mundo de la mejor navegación crucero con el máximo confort, manteniendo el valor por la estética, las señas características y su gran calidad de construcción.



GS 46 LC

El Grand Soleil 46 LC unidad es la primera de la gama Long Cruiser inspirada en el concepto Blue Water Sailing. Amplios espacios, máxima comodidad, alta calidad y excelente navegación son la carta de presentación de este flamante 46 pies, que mantiene su concepto de alto rendimiento en navegación, pero se enfoca a un programa mucho más de crucero que de competición.

La atención al diseño es tangible en este velero tanto en la bella estampa exterior como en el cuidado de los interiores, donde es fácil estar a gusto y moverse cómodamente gracias a una distribución diseñada para simplificar la vida a bordo. La arquitectura naval que caracteriza a este modelo le permite disponer de amplios espacios bajo cubierta. Todas las camas tienen 2 metros de largo y los baños también superan los tamaños estándar.

Eslora total: 15,01 m. **Eslora total:** 14,72 m. **Manga máx:** 4,41 m. **Calado:** 2,30 m **Desplazamiento:** 12.000 kg. **Motorización:** 75 hp. **Cap. agua:** 600 l. **Cap. combustible:** 300 l. **Superficie vélica:** 112 m^2. **Cabinas:** 3. **Camas:** 6/8. **Aseos:** 2.

© FABIO TACCOLA



© FABIO TACCOLA

GS 52 LC

La gama Long Cruiser y el concepto Blue Water Sailing de navegación ilimitada cobra de nuevo forma en esta incorporación el Grand Soleil 52 LC, un crucero regata familiar de alto rendimiento. Este modelo más reciente recoge el testigo de su exitoso predecesor actualizando su diseño y tecnología. De proporciones superiores y confort refinado, es quizá la obra maestra *Made in Italy* creada nuevamente en colaboración con Nauta Design. Con más de 17 metros de eslora y una superficie vélica de 149 metros cuadrados, el rendimiento y la diversión también están garantizados. En resumen, un barco que mantiene el estilo inconfundible del astillero y lo traslada a una escala mayor.

Eslora total: 17,05 m. **Eslora de casco:** 16,10 m. **Manga:** 4,90 m. **Calado:** 2,10 - 2,45 m. **Desplazamiento:** 16.900 kg. **Motorización:** 75/110 hp. **Cap. agua:** 900 l. **Cap. combustible:** 300 l. **Sup. vélica ceñida:** 149 m^2. **Cabinas:** 3-4. **Camas:** 6-9. **Aseos:** 2-3

Una **característica** distintiva de la gama **Long Cruise** es el **casco**, diseñado por **Marco Lostuzzi**, cuyo resultado son embarcaciones con **grandes volúmenes**, que garantizan una **mayor comodidad** y una **vida agradable a bordo**, al tiempo que mantienen **altos niveles** de **rendimiento**.

Constructor: ***Cantiere del Pardo*** *(Italia) -* ***www.cantieredelpardo.it - www.grandsoleil.net***
Importador: ***Motyvel Yachts*** *- Port Balís, Locales 19 – 21. 08392 St. Andreu Llavaneres (Barcelona). Tel.: 93 792 73 06.*
www.motyvel.com

Swan 95

Al mejor estilo Nautor

El nuevo Swan 95 se ha revelado como un velero cuyas altas prestaciones se combinan con el máximo confort interior.




LOT99

Una vez más, el astillero Nautor ha hecho honor a su fama internacional proponiendo un elegante maxi que aúna unas muy altas prestaciones con todas las cualidades que debe ofrecer el mejor de los cruceros, a nivel habitabilidad y confort, todo ello dentro de unas líneas lujosamente deportivas, al más puro estilo Swan.

Tal como comenta el propio diseñador, German Frers, *"este nuevo modelo es una evolución del Swan 90, con algo más de eslora, proporcionalmente más ligero, resistente y veloz que su predecesor, dentro del concepto marcado por el Swan 115"*, para seguir comentando que *"tanto los interiores como la disposición de cubierta, el aparejo y los apéndices pueden variar entre la opción crucero, crucero-regata o 100% regata, adaptándose así a las preferencias de cada cliente"*.



Un salón con vistas

El Swan 95 entra dentro de la categoría de los "raised saloon", con lo que permite disfrutar de vistas panorámicas desde el interior de la cabina, algo que en los últimos años ha pasado a ser un sello característico de la gama. Esta característica, unida a su bien protegida bañera y al amplio espacio disponible







La ambientación interior se distingue por la calidad y calidez de los materiales y tonalidades elegidos. El salón resulta sumamente amplio, al beneficiarse de la manga máxima, y muy luminoso.

para la vida a bordo hace que sea una opción perfecta para cruceros de altura. El amplio salón disfruta de la manga máxima y de las mejores vistas, destinando la popa para la suite del armador y para otras dos cabinas dobles para invitados. Hacia proa se encuentra la cocina y un cuarto camarote con literas, dejando la proa para situar dos cabinas destinadas a la tripulación, ambas con baño.

El proyecto del *Lott 99* –la primera unidad de Swan 95– ha sido una labor de estrecha colaboración entre el astillero y los armadores, navegantes expertos que han sabido transmitir su deseo de disponer de un confort propio de tierra firme pero con las soluciones pertinentes para sentirse cómodo y seguro a la hora de navegar. Juntos han sabido crear un ambiente refinado, basado en materiales funcionales pero de alta calidad.



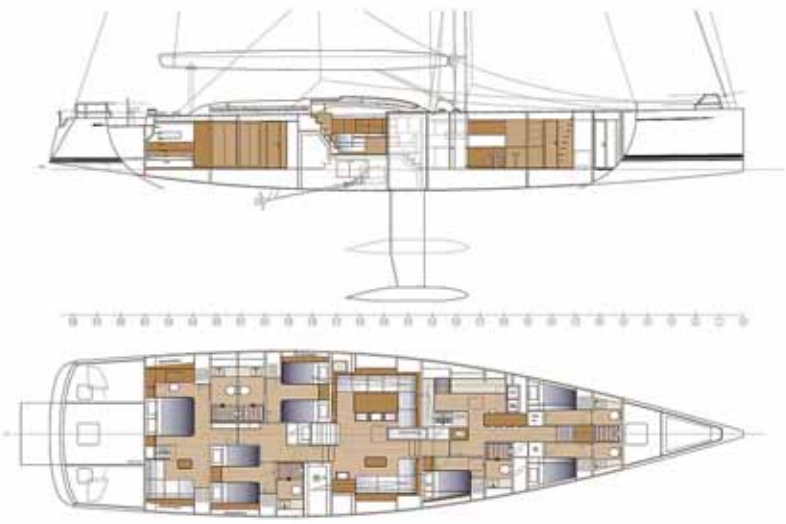




La suite del armador, situada a popa, dispone de acceso directo a bañera. Como complemento a la gran cama central, la suite cuenta con un confortable sofá.

Otra gran ventaja para el crucero, o para combinar el mismo con la regata, es la de disponer de una quilla retráctil, pudiendo reducir hasta 3,30 metros el calado máximo de 5,5 metros, lo que facilita la entrada en puertos al tiempo que asegura estabilidad y potencia en navegación.

Tanto el casco como la cubierta del Swan 95 han sido construidos mediante la técnica de sándwich de carbono, lo que garantiza una gran resistencia con el mínimo peso.



Una vez más la unión de Nautor con German Frers ha dado como fruto un velero excepcional por su versatilidad, elegancia y calidad.✻ ***Texto: Yolanda Llinás. Fotos: Eva-Stina Kjellman***

Características técnicas

Eslora total:	28,87 *m*
Eslora flotación:	26,56 *m*
Manga máxima:	6,90 *m (S) / 6,92 (FD)*
Calado:	3,3 *m a 5,5 m*
Desplazamiento:	59.100 *kg (S) / 58.000 kg (FD)*
Lastre:	20.000 *kg*
Mayor:	274,2 *m² (S) / 260,9 m² (FD)*
Triángulo proa:	121,5 *m² (S) / 212,30 m² (FD)*
Jib:	216,7 *m² (S) / 215,8 m² (FD)*
Motorización:	*Steyr SE236E40 de 231 hp.*
Diseño:	*German Frers*
Astillero:	*Nautor (Finlandia)*
	www.nautorswan.com / www.swan95.com
Importador:	*Marina Estrella / www.marinaestrella.com*


La Ruta de la Sal
2018
MARINA ESTRELLA HANSE CUP
NAVEGA CON NOSOTROS
Ven a navegar del 29 de Marzo al 1 de Abril
con LA FLOTA HANSE DE MARINA ESTRELLA
Hanse
BREAKING RULES . SETTING TRENDS
marina estrella
Disfruta la apasionante experiencia de participar en esta
divertida y excitante regata de altura compitiendo dentro
en la categoría especial "Hanse Cup" creada por Marina Estrella
charter@marinaestrella.com | SOLICITA INFORMACIÓN
Tel. +34 96 514 22 37
Tel. +34 93 540 39 00

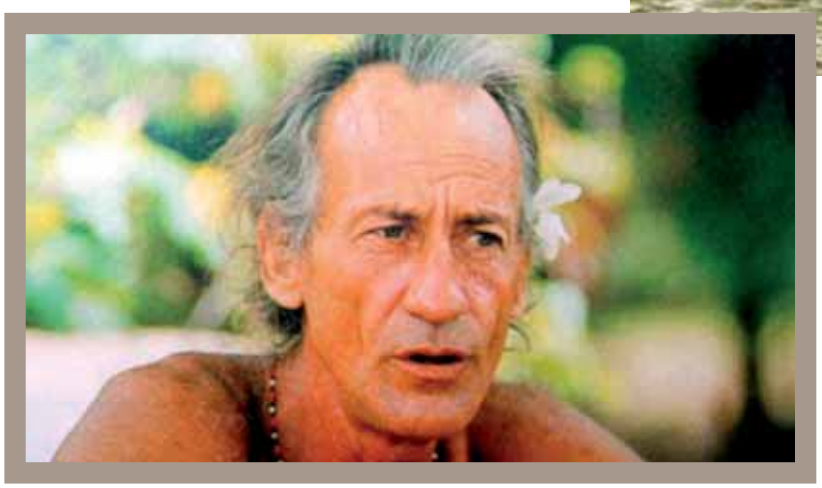
BERNARD MOITESSIER

Un vagabundo en los mares del sur

La gran pasión por el mar, la naturaleza y la vida llevó al navegante y escritor Bernard Moitessier (Hanoi, 1925 – París, 1994) a abandonar la mítica regata Golden Globe Race de 1968, y retirarse de la competición para "salvar su alma", renunciando a la gloria, al dinero y a la civilización, para seguir navegando en la búsqueda de sí mismo en la inmensidad de los océanos.



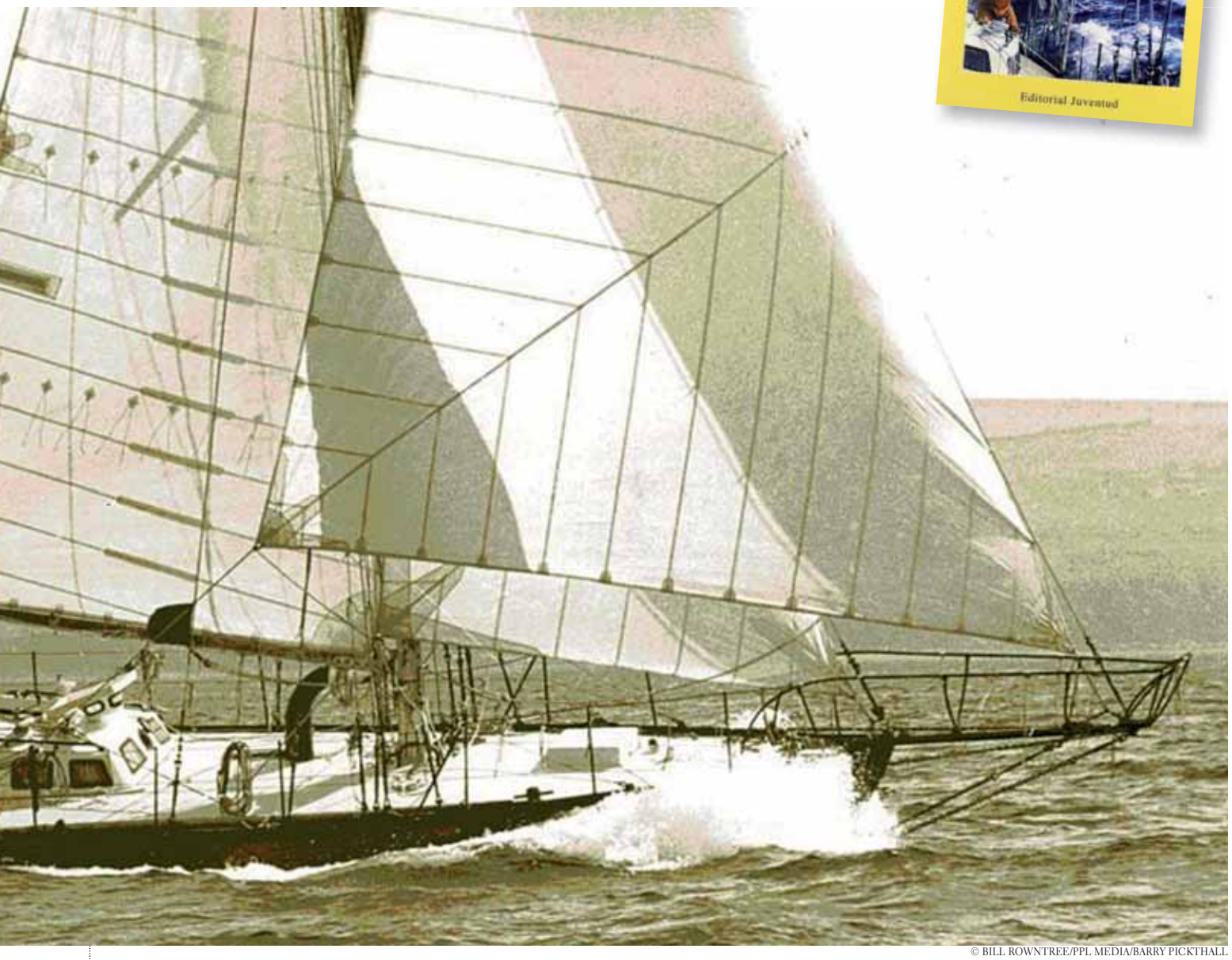
La Golden Globe Race es la primera regata en solitario, sin asistencia externa y sin escalas patrocinada por el famoso diario británico *Sunday Times* en el año 1968. Los participantes debían dar la vuelta al mundo, partiendo desde cualquier puerto de Inglaterra entre el 1 y el 31 de octubre, pasando por los tres cabos: Buena Esperanza, Leeuwin y Hornos. No había cuota de inscripción, prácticamente no había reglas ni requisitos de calificación. Un bello globo de oro –el Trofeo Golden Globe– para el primero en cruzar la meta, y 5.000 libras, para el velero con mejor tiempo en cubrir la vuelta al mundo, eran las atractivas recompensas.



Nueve navegantes comenzaron la regata; cuatro se retiraron antes de abandonar el océano Atlántico. De los cinco restantes, Chay Blyth, que partió sin ninguna experiencia de navegación, pasó el Cabo de Buena Esperanza antes de retirarse; Nigel Tetley se hundió a 1.100 millas náuticas mientras lideraba; Donald Crowhurst, quien en su desesperación intentó fingir un viaje alrededor del mundo para evitar la ruina financiera, comenzó a mostrar signos de enfermedad mental y luego se suicidó; y Bernard Moitessier, que rechazó la

"Los que no saben que un velero es un ser vivo, no comprenderán jamás ni el barco ni el mar. Mar, viento, barco y velas, un todo compacto y difuso sin comienzo ni fin, partes de todo el universo, mi universo, el mío. Miro el sol que se acuesta, respiro su soplo que llega desde alta mar. Siento todo mi ser realizarse y mi alegría vuela tan alto que nada ni nadie puede alcanzarla."
Bernard Moitessier, *El largo viaje*





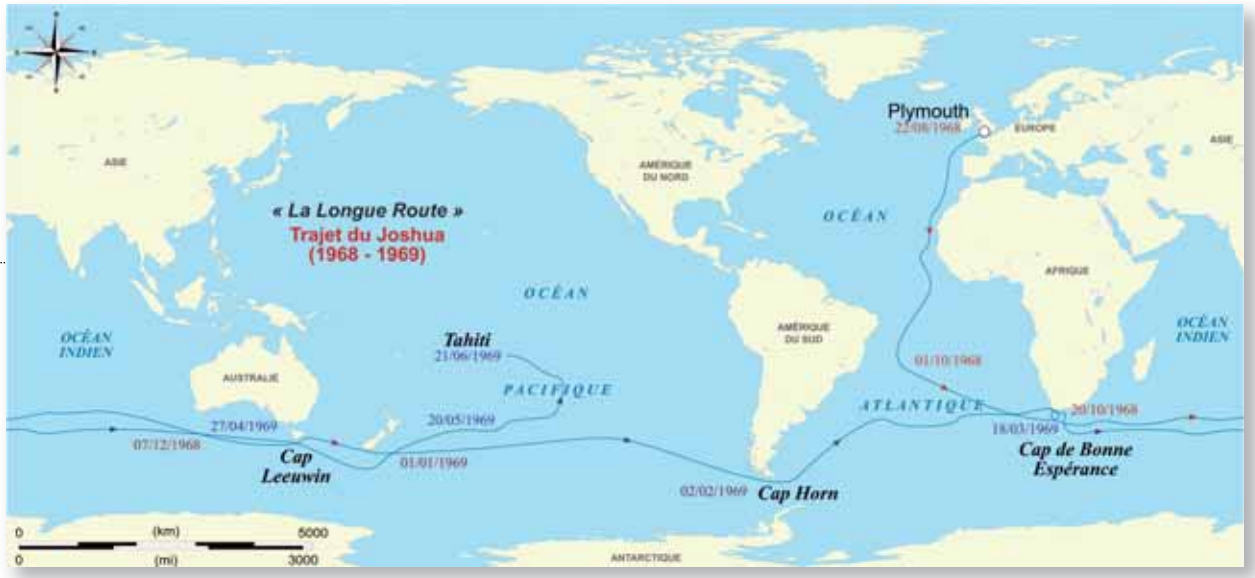
© BILL ROWNTREE/PPL MEDIA/BARRY PICKTHALL

Bernard Moitessier en la salida de la Sunday Times Golden Globe Race 1968.

filosofía detrás de una competición comercializada, abandonó la regata mientras estaba en una posición fuerte para ganar y siguió navegando sin parar hasta que llegó a Tahití después de dar la vuelta al mundo una vez y media. Robin Knox-Johnston fue el único participante en completar la carrera, convirtiéndose en la primera persona en navegar en solitario y sin escalas alrededor del mundo. Fue galardonado con ambos premios, y más tarde donó las 5.000 libras a un fondo que apoya a la familia de Crowhurst.

La Sunday Times Golden Globe Race se convirtió en una leyenda por el épico esfuerzo humano al enfrentarse a lo desconocido y por sus tragedias. Más tarde, la regata inspiraría la creación de las regatas BOC Challenge Around Alone y Vendee Globe.

Para conmemorar el 50 aniversario de la primera circunnavegación en solitario sin escalas a vela, se celebrará una nueva Golden Globe Race con partida y llegada a Les Sables-d'Olorne (Francia), cuyo pistoletazo de salida se dará el 1 de julio.



Ruta de Moitessier, tras abandonar la GGR.

La salida

Para hacer que el récord de velocidad fuese significativo, los competidores tuvieron que comenzar desde Inglaterra. Sin embargo, Moitessier, la persona más probable para realizar una circunnavegación exitosa, se estaba preparando para partir de Toulon, en Francia. Cuando el *Sunday Times* le invitó a unirse a la regata, se horrorizó al ver la comercialización de su viaje como una violación del ideal espiritual que lo había inspirado. Unos días más tarde, Moitessier cedió, pensando que si ganaba la regata tomaría los premios sin una palabra de agradecimiento. En un estilo típico, rechazó cargar su *Joshua* con los 150 kilos de material de radio para realizar informes de progreso, prefiriendo sus espejitos de señales y una honda (para lanzar pequeños paquetes con mensajes a los barcos que se encontrara en su travesía) como instrumentos de comunicación. Sin embargo, tomó una cámara y accedió a dejar paquetes de película si tuviera la oportunidad.

El jueves 22 de agosto a las 7 horas, tras una larga espera, la meteo anuncia un viento favorable aunque con intensa niebla, pero es imposible programar la salida para el día siguiente, puesto que los verdaderos marinos nunca largan las amarras un viernes. Y Bernard Moitessier (*Joshua*) y su amigo Loïck Fougeron (*Captain Browne*) desaparecen envueltos por la niebla. *"Joshua y yo tenemos tantas ganas de encontrar de nuevo el soplo de alta mar que el resto no existe. Mi velero pone ruta hacia el sur, y el agua murmura bajo la quilla."*

Diseño del nuevo Joshua OD Class.



Joshua, un barco de leyenda

Es el nombre del velero de Moitessier en honor al canadiense Joshua Slocum, primer navegante en dar la vuelta al mundo a vela en solitario. El *Joshua* es una embarcación de aparejo tipo queche, de 12 metros de eslora, fabricado en acero en 1962 en el astillero francés Meta, con el que participa en la Sunday Times Golden Globe Race. El *Joshua* fue financiado con los derechos de autor de su libro *Vagabundo de los mares del sur*, donde relata sus viajes, a bordo de los barcos *Marie-Thérèse* y *Marie-Thérèse II*, entre Indochina y Francia.

Después de dos años como escuela de vela en el Mediterráneo, Moitessier y su esposa Françoise viajan a bordo del *Joshua* a Tahití, a través del Caribe y las Galápagos, y luego regresan a Europa, a través del Cabo de Hornos. A principios de los 80, Bernard Moitessier llevó el *Joshua* a California. El 8 de diciembre de 1982, en México, el *Joshua* fue arrancado de su amarre por un ciclón. Fue encontrado en 1989 en Seattle y restaurado en 1991 por el Museo Marítimo de La Rochelle, donde permanece clasificado como monumento histórico desde 1993. El barco todavía navega (alrededor de 150 días al año) en pequeños cruceros o reuniones náuticas.

Los organizadores de la Golden Globe Race (GGR) han anunciado la creación de una nueva Clase Joshua One-Design Class (joshuagg.com). La unidad número 1 está en construcción en el astillero Asboat Yacht Builder en Izmir, Turquía, y se presentará, junto con el original, al inicio de la GGR 2018, el 1 de julio, en Les Sables-d'Olonne (goldengloberace.com). Se espera la construcción de 10 unidades como máximo, que participarán en la edición de 2022.

En homenaje a Moitessier, se celebrará también la regata La Longue Route 2018 (longueroute2018.com), cuya salida libre se tomará desde Bono (Francia) entre el 18 de junio y el 30 de septiembre.

Buena Esperanza, un cabo severo

Siguiendo la costa africana, Joshua se desliza sobre las olas sin problemas, a una media de 7 nudos. A finales de septiembre Bernard escribe: "*Hace solo un mes que salimos y es como si hubiera navegado sobre mi barco desde siempre. El sol se levanta, culmina y se acuesta. Un día empuja el otro con gran belleza. El viento nos acompaña y Joshua traza su singladura por el simple placer de correr sobre el mar.*"

El 29 de septiembre pasó por Trindade, en el Atlántico sur, y el 20 de octubre llegó a Ciudad del Cabo, donde logró dejar constancia de su progreso. Sesenta y tres días de navegación y 7.882 millas recorridas cubren una cuarta parte de la ruta obligatoria del reglamento. El Atlántico se aleja por la popa del *Joshua* y su proa avanza hacia el Índico. En su entorno le acosan aguas peligrosas, quizá más que las de Hornos, y durante cuatro días y sus noches, fuerte viento y olas gigantescas sacuden al pequeño velero de solamente 12,08 metros de eslora. A pesar de la falta de sueño y la incesante lucha, una gran fuerza habita el barco y el marino.

"*Me pregunto si mi falta de fatiga no es debida a una anestesia hipnótica causada por el contacto de este mar que desprende fuerzas puras emitidas por los fantasmas de tantos navíos muertos en estos parajes y que nos escoltan. Estoy lleno de vida como este mar que hoy contemplo intensamente. Me mira y sé que somos amigos.* "

La fuerza del viento ha disminuido y el mar ha recobrado su grandeza tranquila y poderosa. A bordo hay tres botellas de champán, ofrecidas por el arquitecto del *Joshua* para que brinde al paso de cada cabo. Ha llegado el momento de descorchar la primera, puesto que el meridiano 30 ha quedado atrás. Sin embargo, Bernard la descorcha con una cierta aprehensión. Según él, Buena Esperanza tiene el brazo largo, es algo malvado y siente como le dice: "*Ven pequeño para que te dé una buena paliza porque las dos olas miniaturas del otro día eran de risa, aproxímate y te mostraré como son las olas firmadas por Buena-Esperanza*".

El Índico, océano vivo

Mientras el *Joshua* traga millas alegremente, Bernard escribe. Navega hacia el este en el Océano Austral, donde continúa su buena velocidad, cubriendo 188 millas náuticas en 24 horas el 28 de octubre, una velocidad jamás alcanzada por el velero. "*El espectáculo de ver mi barco acometer con tal furia esta mar gruesa brillando bajo el sol, es formidable*".

"*Los días se suceden uno tras otro jamás monótonos jamás completamente parecidos. Esta diversidad de vida aporta una dimensión particular hecha de contemplación y de palabras sencillas: mar, vientos, calmas, sol, nubes, pájaros y delfines. Paz y alegría de vivir en harmonía con el Universo.*

Navidad ha llegado sin regalo, ni tan solo una pizca de viento. Bernard lo tiene todo, pero hoy le falta el calor humano. Su familia, su madre, sus amigos… "*Habrán acaso recibido el mensaje y los paquetes lanzados (con la honda) sobre la cubierta del pequeño carguero.*" Sin comunicación alguna, la tristeza lo invade. Para el almuerzo se prepara, según dice, un "suntuoso cocido": una lata grande de lechuga, tocino, tres cebollas, una latita de tomate, tres dientes de ajo y medio camembert cortado a trocitos. Hay que añadir un poco de agua de mar. Aunque todavía no ha pasado el cabo Leeuwin (lo hará el 1 de enero de 1969), es Navidad y, algo triste, descorcha la segunda botella de champán.

Hornos, el tercer cabo

El 2 de febrero, mientras Bernard duerme, el *Joshua* cruza solito el cabo de Hornos. "*Mi cuerpo agotado reposa sobre la litera pero estoy enteramente junto a los aparejos y las velas. Escuchar el mar, palpar el viento apaciguado que me dice que la noche será bella. Todo se estira todo se funde. Una gran ola me mece. Ultima mirada aún lucida: el despertador me llamará a la una, a veinte millas del Hornos, y yo estaré al acecho mucho antes.*

Sueño con Indochina, con mi infancia, árboles, piraguas, nuestro bello islote, los amigos... La luna entra por la ven-

Un gran cabo

"*La geografía de un marino no es la misma que la de un geógrafo, para el cual un cabo es su longitud y su latitud. Para el marino, un Gran Cabo representa un conjunto a la vez simple y complejo de rocas, corrientes, mares impetuosos y mares apacibles, de bellas brisas y de ventoleras, de alegrías y de miedo. De cansancio y de ensueños, de manos que duelen y vientres vacíos, minutos maravillosos y a veces sufrimiento. Un Gran Cabo tiene un alma con sus sombras y sus colores dulces y violentos. Un alma lisa como la de un niño, dura como la de un criminal. Que nos atrae y es por ello que vamos a su encuentro*".

B.Moitessier



El Joshua restaurado por el Museo Marítimo de La Rochelle.

Entre el mar y las letras

Bernard Georges Moitessier nace el 10 de abril de 1925 Hanoi (Indochina). Pasa su infancia entre Francia y Saigón, con sus otros tres hermanos debido a los negocios que regentaba su padre. En su vida, este "vagabundo del Mar del Sur" viaja por el Atlántico y el Pacífico, realiza escalas en las Antillas, Polinesia y Nueva Zelanda, pasa tres veces el Cabo de Buena Esperanza y dos veces el Cabo de Hornos. Vivió una docena de años entre Tahití y Tuamotu y militó contra la nuclearización del Pacífico Sur, la desescalada nuclear durante la Guerra Fría y la plantación de árboles frutales en aldeas francesas.
En 1968, cuando participa en la Golden Globe Race, ya había logrado cierto reconocimiento como escritor. Sin embargo, creía que al escribir sus libros para un rápido éxito comercial había vendido lo que para él era una experiencia casi espiritual. Tras abandonar la regata, continúa sin parar hacia el océano Índico, un viaje que sería la base de un nuevo y mejor libro: *Le longue route*, 1971. Después de diez meses de navegación, se detiene en Polinesia. Muere en París, en 1994, como consecuencia de un cáncer de próstata. Sus restos se encuentran en el cementerio de Bono, en la Bretaña Francesa, donde numerosos visitantes dejan ofrendas.

Obra literaria

- *Un Vagabond des mers du sud*, 1960. Traducido *Un vagabundo en los mares del sur*. Ed. Juventud, 3º Ed. 2003
- *Cap Horn à la voile: 14216 milles sans escale*, 1967. Traducido *Cabo de Hornos a la Vela*. Ed. Juventud, 4ª Ed. 2004
- *La Longue route; seul entre mers et ciels*, 1971. Traducido *El largo viaje*. Ed. Juventud, 5ª Ed. 2005
- *Tamata et l'alliance*, 1993. Traducido *Tamata y la alianza*. Ed. Juventud, 1995
- *Voile, Mers Lointaines, Iles et Lagons*, 1995.

tanilla de babor, roza mis parpados, se va y vuelve... quedo acostado sin moverme, he comprendido. Y no necesito consultar el reloj para saber que no he oído sonar el despertador, ni tampoco he de consultar el compás para saber que Hornos se encuentra a quince millas atrás, justo bajo la Luna y que Joshua navega sobre el Atlántico."

Abandono. Camino de retorno

Tras el paso de Hornos, Bernard Moitessier abandona la competición, sus trofeos, ovaciones y agasajos, para seguir el mensaje de sus amigos y del mar de su infancia, recibido entre sueños. A pesar de su gran cansancio, el navegante solitario continuará el largo viaje. Su amigo Buena Esperanza lo espera; delfines, albatros y cornejas lo acompañan.
Cuando Moitessier comenzó a contemplar el viaje de regreso a Plymouth se dio cuenta de que cada vez estaba más desencantado con el concepto de la regata. Fue visto mientras navegaba más allá de las Islas Malvinas, y esa primera noticia de él, desde Tasmania, causó gran expectación. Se predijo que llegaría a casa el 24 de abril como ganador (de hecho, Knox-Johnston terminaría el 22 de abril). Se planeó una gran recepción en Gran Bretaña, desde donde sería escoltado a Francia por una flota de buques de guerra franceses para una recepción aún más grandiosa.
Pero Moitessier a lo largo de su viaje había estado desarrollando un creciente disgusto con los excesos del mundo moderno; las celebraciones planeadas le parecieron ser otro ejemplo de materialismo temerario. Después de mucho debate consigo mismo, decidió continuar navegando, pasando el cabo de Buena Esperanza y cruzando el océano Índico por segunda vez, hacia el Pacífico. Inconscientes de ello, los periódicos continuaron publicando posiciones "asumidas" que progresaban constantemente por el Atlántico, hasta que, el 18 de marzo, Moitessier lanzó un mensaje con su honda en una lata a un barco cerca de la costa de Ciudad del Cabo, anunciando sus nuevos planes: *"Mi intención es continuar el viaje, sin parar, hacia las islas del Pacífico, donde hay mucho sol y más paz que en Europa. Por favor, no crean que estoy tratando de romper un récord. 'Grabar' es una palabra muy estúpida en el mar. Continúo sin parar porque soy feliz en el mar, y quizás porque quiero salvar mi alma."* ❊ ***Gloria Rahola Lolivier***

Textos extraídos de la obra de Bernard Moitessier, El largo viaje

Tras el paso del mítico cabo de Hornos, Moitessier abandonó la GGR, para seguir navegando libremente hacia el océano Índico y el Pacífico.



CICAR
Canary Islands Car

El Alquiler de Coches en Canarias

Con oficinas en todos los aeropuertos, puertos y zonas turísticas

¿ Por qué Alquilar un Coche Inferior, cuando

Uno Superior
Cuesta lo mismo ?



Conozca Canarias con Nosotros

Descubra La **audio guía de LAS ISLAS CANARIAS**
en el interior de su vehículo



Al alquilar un vehículo en CICAR , le entregamos un mapa con los principales puntos de interés de la isla. Asimismo, le entregamos una audio guía en un CD. En la contraportada del CD aparece la relación de los lugares más interesantes de la isla, debidamente numerados. Observe el mapa y los verá claramente localizados. Al aproximarse a alguno de estos lugares, seleccione en el CD el número que lo identifica, dando comienzo la audición. Si su vehículo lleva incorporada la audio guía en el equipo de audio, sólo necesitará el mapa de la isla.

Rent a car oficial del Gran Prix del Atlántico

Central de Reservas - Central Bookings - Reservierungszentrale
Tfnos.: +34 902 244 444 / +34 928 822 900
www.cicar.com

Compromiso de Calidad Turística

31 RUTA DE LA SAL

La gran aventura mediterránea



La Ruta de La Sal 2018 comienza a navegar rápidamente hacia el 29 de marzo, cuando se darán las salidas desde Barcelona, Dénia y Andratx hacia Sant Antoni de Portmany. La Sal 2018 está en marcha. Será como siempre, una gran aventura.

La Ruta de La Sal como evento deportivo implica la gestión completa de tres regatas absolutamente independientes. Tres salidas que se convierten en una única arribada en la línea de llegada en Cap Negret en Sant Antoni de Portmany, Ibiza. Tres circuitos que reúnen a un máximo de 200 embarcaciones y algo más de 1.400 tripulantes.

La Ruta de La Sal 2018 está organizada por el Club Náutico Skipper y Difusión Náutica, con la colaboración del Club Marítim Port Ginesta, Real Club Náutico Dénia y Club de Vela Andratx, en la salida, y Club Nàutic Sant Antoni de Portmany de Ibiza, en la arribada.





La deportista y presentadora televisiva, Laura Madrueño, presentó en FITUR la 31ª edicion de La Ruta de la Sal, en un acto presidido por Vicent Torres Guasch, president del Consell d'Eivissa, que estuvo acompañado por Vicent Torres Ferrer, Director Insular de Turisme.

Seguridad ante todo

Barcos de seguridad en cada salida, la estación de radio de Ibiza (Ibiza Control) y la obligación por parte de todos los participantes de atender unas ruedas de comunicación periódicas para establecer su posición son mecanismos que permiten conocer la situación real en los diferentes campos de regatas y, para los participantes, la garantía de sentirse tutelados desde tierra continuamente.

En tierra

La participación en La Sal 2018 se limita a un máximo de 200 embarcaciones. La Sal implica mucha logística y una gran organización para amarrar esta gran flota en el Club Nàutic Sant Antoni – Es Nàutic, donde apuestan muy fuerte por este evento. La Oficina de Regata, no para. Tampoco el "Village de La Sal", punto neurálgico de la regata, donde se centran los servicios de información y atención al regatista. Paralelamente se organizan los programas de actividades sociales, donde se reúnen a más de 2.000 personas. La entrega de trofeos y la cena/fiesta de la regata son acontecimientos espectaculares y multitudinarios gestionados magníficamente.

La triple Corona de La Sal

En esta nueva edición de la regata, se crea un nuevo desafío deportivo, la Triple Copa de la Sal, un trofeo destinado a aquellos equipos que logren vencer, en un periodo no superior a los 5 años, las tres regatas que conforman La Sal, la Versión Barcelona, la Versión Denia y la Versión Mallorca❊ *Fotos: Alfred Farré*

www.larutadelasal.com

Tres recorridos

1) **Versión Barcelona**, 10:00 h del 29 de marzo, CM Port Ginesta, 140 millas, rumbo directo a Sant Antoni de Portmany.
2) **Versión Dénia**, 14:00 h del 29 de marzo, RCN de Dénia, 120 millas, Formentera por babor, Isla de Tagomago y costa norte de Ibiza.
3) **Versión Mallorca**, 12.00 h del 29 de marzo, Port de Andratx, 103 millas, Tagomago, Formentera, Es Vedrá, Bledas y Conejera por estribor.



X GRAN PRIX del ATLÁNTICO
10 de enero de 2018

Un ritmo excelente

Marina Rubicón (Lanzarote) – Cabo Verde – Marina du Marin (Martinica)



The Best Skipper, Hanse 461 de Josep Navarro.

El **X Gran Prix del Atlántico**, la **regata oceánica** organizada por **Difusión Náutica**, partió el **10 de enero** desde **Lanzarote** rumbo la **isla caribeña** de **Martinica**. En la línea de **salida**, **seis embarcaciones** con el objetivo de **cubrir** las **3.070 millas náuticas** teóricas que separan **Marina Rubicón** de **Marina du Marin**, con paso previo por el **canal de Mindelo**, en las islas de **Cabo Verde**.

Fue una salida complicada, por las difíciles condiciones de viento rolón y flojo con la que se encontraron los participantes. Viento que fue bajando de intensidad de 12 a 8 nudos y con una rolada de NW a NE, que al final se impuso como Norte. A medida que la flota bajaba de latitud, las condiciones mejoraron y el viento aumentó en intensidad y se convirtió en verdadero protagonista de este primer tramo de la regata, hasta las islas de Cabo Verde, que subió de intensidad comportándose como un inusual viento de componente Norte, frío, caído unos grados al Este, con una intensidad media que superaban de 25 nudos y llevó a la flota de forma muy rápida, en menos de seis días, a la entrada del estrecho que separan la isla de Saõ Vicente y la de Santo Antão, en Cabo Verde.



Colomba V, Westerly Oceanlord 41 de Francisco Vaño.



LimBlus, Lagoon 440 de Antonio Butueira.



Vagabundo S, Oceanis 34 de Juan A. Martín.

Seis veleros en la salida

De todos los inscritos, solo seis veleros tomaron parte de la salida. Tras el disparo de partida el primero en superar la boya de sotavento fue el *The Best Skipper*, con tripulación formada por Enric Botet, Josep Navarro, Víctor Canela, Santiago García, José Martín, Mercedes Garrido y Pablo Tariego, seguidos por el navegante en solitario Juan Antonio Martín del *Vagabundo S*. Tras ellos iban al acecho el *Kairós*, con Agustín Gutiérrez, Elena Sanz, Alberto García y Carmen Gutiérrez; el *Colomba V* con Paco Vaño, Manuel García y José Fernando García; el catamarán *LimBlus* de Antonio Butueira y el *Sinead* de Jesús Pérez, con Ana López, Dani Sanz y Carlos Roca.

En la búsqueda de encontrar viento franco la mayoría de la flota optó por seguir la demora de dejar Fuerteventura por babor, excepto el *Vagabundo*, que decidió dejarla por estribor.

Pasadas 24 horas de navegación, superada la influencia eólica de las islas, y con la entrada paulatina de una mejor calidad del viento, a medida que se bajaba de latitud, las embarcaciones tomaron un ritmo frenético, avanzando a muy a buena velocidad, alcanzando el viento una presión media de 22 a 25 nudos, que iría en aumento a medida que pasaban los días.

Con estas excelentes condiciones, las tripulaciones ya buscaron la línea ortodrómica –la distancia más corta para seguir el rumbo de destino– para enfilar Mindelo. Quien tomó la delantera, el *The Best Skipper*, fue quien cayó a mayor longitud Oeste, haciendo bordos para no apartarse de la 'orto'. Por su parte el *Vagabundo*, fue quien se situó más al Este de la flota, continuando con su táctica de pasar lo más cerca del continente africano, y paralelo a la ortodrómica, lo que le daba ventaja en hacer menos millas. Por su parte el catamarán *LimBlus* mantenía un match race con *The Best Skipper*, realizando una navegación muy efectiva y directa, gracias a la bue-

Ambiente antes de la salida

Antes de la salida, el ambiente en Marina Rubicón entre los participantes ya forma parte del ritual del Gran Prix del Atlántico. Camaradería, encuentros, y dos fiestas que ya son una tradición, la que organiza el local One Sailor Bar, de Juan Antonio Albiñana, y su fiesta de Los 100 Atlánticos, donde son reconocidos los valores de los navegantes atlánticos, y la Fiesta de Despedida de tripulaciones, la noche anterior de la partida al Caribe.



Momentos previos a la salida de Marina Rubicón.

Ganas de ganar

La tripulación del *The Best Skipper* se ha propuesto ir lo más veloz posible en esta travesía y cubrir con el tiempo más corto este cruce atlántico. Y lo están consiguiendo. No pararon en Mindelo y su lucha particular contra el crono es patente, ya que tienen el peor rating de la flota, por lo que tienen que dar horas a sus seguidores y quieren marcar un tiempo a la travesía. Ya demostraron que van a por todas, en el trayecto de enlace entre la península (Barbate) hasta Canarias (Marina Rubicón) cuando el pasado mes de diciembre, en este tramo de 590 millas tan solo emplearon 83 horas (tres días).

na componente del viento existente, que le venía de aleta por babor. Con este viento portante, muy favorable, la navegación del multicasco era muy efectiva.

El *Vagabundo*, con una regularidad, muy típica en su forma de navegación, avanzaba inexorablemente –casi sin cambiar de rumbo desde que dejaron Fuerteventura–, y ganaba posiciones a medida que pasaban las horas. Al igual que el ketch *Sinead*, que navegaba a pocas millas a su estribor. Detrás de ellos iban a buen ritmo el *Kairós* y el *Colomba V*, ambos 'muy pegados' el uno al otro, con tan solo 10 millas de distancia entre ellos.

El viento hace estragos

El viento en esta zona del Atlántico a mitad de camino entre Canarias y Cabo Verde comenzó tomar protagonismo. El NNE se fortaleció estabilizándose con una intensidad de entre 27 y 30 nudos, con rachas que comenzaban a superar los 35 nudos, lo que hizo que la navegación se complicara. Con esta circunstancia, algunas embarcaciones sufrieron averías por agotamiento de material. El *Colomba V* rompió el arraigo del obenque trasero de babor, mientras que el catamarán *LimBlus* tuvo avería en su botavara.

La flota continuaba con su rumbo SSW, a gran velocidad. **El quinto día de travesía el *The Best Skipper* superaba el canal de Mindelo, cubriendo el trayecto de 930 millas entre Marina Rubicón y el estrecho en 5 días, 8 horas y 20 minutos.** Tras este estupendo tiempo optaron por proseguir la regata virando hacia el Oeste para poner proa a Martinica.

Horas después, el día 16 de enero, el resto de la flota alcanzaba el puerto de Mindelo y los patrones decidieron hacer escala técnica en esta isla, para arreglar averías.

El navegante solitario Juan Antonio Martín del *Vagabundo* cubrió la travesía desde Marina Rubicón a Cabo Verde en solo 6 días y 4 horas. Un tiempo que le convertía, tras la compensación de tiempos por rating en el 'virtual velero ganador' de este tramo. Hizo una navegación muy táctica y efectiva. Preguntado sobre el porqué de la parada, yendo líder de la travesía, con su buen humor nos dijo: *'Era una pena, después de esta travesía, no entrar en la bahía de Mindelo y conocer las islas de Cabo Verde'*, y comentó, *'… tenemos tiempo en poder proseguir los próximos días hacia el Caribe'*.

'Pit Stop' en Mindelo

Mientras *The Best Skipper* continuaba su navegación por el Atlántico, rumbo Martinica, el resto de la flota optó por hacer parada técnica. Los vientos sostenidos de entre 20 y 25 nudos, y rachas de 30 a 35 nudos, con olas de 5 metros de mar cruzada de los días anteriores, había dejado huella en las embarcaciones.

Una de las averías la tuvo el Colomba V en pleno trayecto; le afectó en la jarcia fija de la embarcación, con la rotura del arraigo de cubierta con el obenque, que le obligaba a reparar los daños. Al *Sinead* le afectó en el aerogenerador, el *Vagabundo* tenía avería en el hidrogenerador y el catamarán *LimBlus* tuvo una rotura de bota-



Sinead, Amel 53 de Jesús Pérez.



Kairós, Bavaria 46 de Agustín Gutiérrez.

vara. Los más ilesos de esta situación fueron el *Kairós*, que no sufrió ningún daño de consideración, y el *The Best Skipper*, que a pesar de un daño en el puño de la vela mayor, pudo continuar la ruta hacia el Caribe.

Toda la flota rumbo al Caribe

El sábado 20 de enero salían de Mindelo las últimas embarcaciones que aún estaban amarradas en puerto, ajustando reparaciones y arreglos antes reiniciar la travesía hacia Martinica. Eran el *Colomba V* de Paco Vaño, el *Vagabundo* de Juan Antonio Martín, el *Sinead* de Jesús Pérez y el *Kairós* de Agustín Gutiérrez.

Desde hacía dos días, el catamarán *LimBlus* de Antonio Butueira ya retomó el rumbo a Martinica. Se encontraba a 200 millas al oeste de la isla de São Vicente. Por su parte, el *The Best Skipper*, único velero que no hizo escala en la isla, avanzaba a un promedio de 8 nudos, teniendo la isla a más de 800 millas por popa.❊ *A.J.*

www.granprixdelatlantico.com

La **regata** se puede **seguir on-line**, en la **plataforma de tracking**, **Sailing Control**: **https://goo.gl/QZpNPc**



Tripulaciones en Cabo Verde.



VOLVO OCEAN RACE

El ***MAPFRE*** ganó la **Etapa 3** de la Volvo Ocean Race entre **Ciudad del Cabo** (Sudáfrica) y **Melbourne** (Australia), una inmersión de **6.500 millas náuticas** en la feroz inmensidad del **Océano Sur**.



© JESUS RENEDO/VOLVO OCEAN RACE

La rotundidad de los Cuarenta Rugientes, con vientos de más de 50 nudos y olas que superaban los diez metros no pudieron frenar al equipo patroneado por Xabi Fernández, que completó una etapa de manual, acertando de pleno en las principales decisiones estratégicas y sacando una gran velocidad a su barco. Pese a que las previsiones apuntaban a que la flota tardaría unos 16 días en completar la etapa, el *MAPFRE* invirtió únicamente 14 días, 4 horas, 7 minutos y 21 segundos en completar el recorrido, con lo que logró un premio añadido con el que pocos soñaban: disfrutar de la cena de Nochebuena en tierra firme.

"Hemos tenido que luchar mucho para conseguir esta victoria", dijo el patrón Xabi Fernández momentos después de cruzar la línea de meta sobre las 04:00 h de la madrugada del día 25 de diciembre en Melbourne (las 18:00 hora del 24 de diciembre en España). *"Hay mu-*

© JEN EDNEY/VOLVO OCEAN RACE



El ***Team Brunel***, que terminó en **cuarto lugar**, estableció el **récord de velocidad** de **Omega** en **24 horas** en la **Etapa 3**, alcanzando las **538.1 millas náuticas**, con una **velocidad promedio** de **22,4 nudos**.



cha regata aún por delante por lo que tenemos que ser muy cuidadosos. Pero por ahora se nos ve bien y estamos muy contentos".

Las telúricas condiciones del Océano Sur empujaron a los equipos hasta el límite de sus posibilidades. El *MAPFRE*, con su increíble capacidad de sufrimiento para maniobrar, llegó a completar 30 trasluchadas en 24 horas para aprovechar el viento al máximo, lo que les otorgó un enorme beneficio.

"El punto más fuerte de este equipo es el grupo de personas que tenemos. Estoy muy orgulloso de todos porque hemos trabajado muy duro", reconoció Fernández. *"Ha sido muy difícil, pero todo ha ido perfecto. Ahora tenemos algunos días para recuperarnos y prepararnos para la próxima. Seguiremos dándolo todo para ver si esto sale bien"*, afirmó.

El *MAPFRE* comenzó la Etapa 3 ya en la cima de la clasificación general con una ventaja de un punto sobre el ganador de la Etapa 1, *Vestas 11th Hour Racing*. Pero como este primer desafío en el Océano Sur puntuaba doble, el equipo español abría un margen más amplio, de al menos seis puntos.

El terrible Océano Sur

Por su parte, el *Dongfeng Race Team* fue capaz de defenderse del ataque final del *Vestas* para asegurarse el segundo puesto en la Etapa 3. Era el segundo puesto consecutivo para el equipo del patrón Charles Caudrelier, aunque tenía un sabor agridulce. El equipo lideró gran parte de esta dura etapa y cedió el liderato al *MAPFRE* en los últimos días. Pero con solo un día para llegar a la meta, el *Dongfeng* sufrió una avería en la quilla y Caudrelier pasó a mirar a los equipos que venían por su popa, el *Vestas* y el *Team Brunel*. El segundo puesto alzó al *Dongfeng Race Team* al segundo lugar en la clasificación general, igualado a puntos con *Vestas 11th Hour Racing*, de Chuny Bermúdez de Castro, que acabó en la tercera plaza.

El *Team Brunel*, que terminó en cuarto lugar, estableció el récord de velocidad de Omega en 24 horas en la Etapa 3, alcanzando las 538.1 millas náuticas, con una velocidad promedio de 22.4 nudos.

En cuanto al *Scallywag* aguantó el ataque del *Turn the Tide on Plastic* para llevarse el quinto puesto. Y el *team AkzoNobel* completó la Etapa 3 dando una lección de coraje tras superar la rotura del carril de la mayor en el debut de Àlex Pella en la regata.

Tras la celebración de la Nochevieja, la Volvo Ocean Race volvía a ponerse en marcha con la salida de la Etapa 4, que llevará a la flota desde Melbourne a Hong Kong y que tuvo lugar a las 4 de la madrugada del martes 2 de enero (hora peninsular española).❉

www.volvooceanrace.com

Clasificaciones

Etapa 3

1º MAPFRE (14 días, 04h:07m:21s); **2º** Dongfeng Race Team (14 días, 08h:10m:16s); **3º** Vestas 11th Hour Racing (14 días, 09h:52m:11s); **4º** Team Brunel (14 días, 11h:36m:27s); **5º** Sun Hung Kai/Scallywag (15 días, 13h:06m:31s); **6º** Turn the Tide on Plastic (15 días, 15h:52m:50s); **7º** team AkzoNobel (17 días, 11h:24m:45s).

General provisional

1º MAPFRE (ESP) Xabi Fernández, 29 p; **2º** Dongfeng Race Team (CHN) Charles Caudrelier, 23 p; **3º** Vestas 11th Hour Racing (USA) Charlie Enright, 23 p; **4º** Team Brunel (NED) Bouwe Bekking, 14 p; **5º** Sun Hung Kai/Scallywag (HKG) David Witt, 11 p; **6º** team AkzoNobel (NED) Simeon Tienpont, 9 p; **7º** Turn the Tide on Plastic (ONU) Dee Caffari, 6 p.

Objetivo cumplido
Travesía contra el cáncer

La embarcación contra el cáncer *Ocean Dream*, de 16 metros de eslora, alcanzó su destino en la isla de Martinica tras recorrer 4.000 millas desde Palma de Mallorca, con escalas en Andratx, Ibiza, Cartagena, Benalmádena, Lanzarote y Mindelo.

© LAURA G. GUERRA



La tripulación, formada en sus distintas etapas, por cinco mujeres y dos hombres que han superado un proceso de cáncer y una marinera profesional, completó su desafío el 17 de diciembre al tomar tierra en la isla de Martinica. El reto de *Ocean Dream* se inició el 4 de noviembre en el Real Club Náutico de Palma. La travesía hizo escala en Andratx, Ibiza, Cartagena, Benalmádena, Lanzarote y Mindelo (Cabo Verde). En el primer tramo, hasta las islas Canarias, la tripulación estuvo formada por **Natalia Enseñat** (impulsora de *Ocean Dream*), **Elena Piña**, **Mónica García** y **Caterina Massutí**, quien fue relevada por **Belén Camps** en Lanzarote. Completaron el equipo **César Enríquez** (capitán), el regatista **Eduardo Horrach** y la marinera profesional **Helena Alegre**, esta última entre Cartagena y Canarias.

Para Natalia Enseñat, "lo más importante" es haber visto convertido en realidad "*un proyecto que al principio me parecía imposible y en el que hemos conseguido implicar a empresas solidarias y personas que han hecho sus donaciones para llevarnos hasta Martinica y recaudar fondos para la investigación del cáncer*". *Ocean Dream* ha conseguido recaudar más de 36.000 euros mediante la venta de millas solidarias a empresas y particulares. Una vez cubiertos los costes del proyecto, el resto de las donaciones serán para la Fundación Cris Cáncer. El proyecto ha sido posible gracias al soporte desinteresado del RCN Palma y las firmas Eserp Bussines School, Clínica Rotger y Quirónsalud Palmaplanas, Ángel 24, Fornés Logistic, MA Abogados y Fan Mallorca, así como a decenas de ciudadanos anónimos.❉

http://oceandream2017.com

El barco solidario salva a un navegante

El 15 de diciembre el *Ocean Dream* recibió por radio un mensaje de auxilio en el que el navegante italiano Dario Noseda, quien estaba cruzando el Atlántico en solitario, solicitaba ayuda, ya que llevaba varios días sin pescar y se había quedado sin agua y comida. Noseda zarpó de Tenerife el 12 de noviembre con rumbo a Barbados en una embarcación de la clase Star de 7 metros de eslora adaptada por el mismo para travesías de altura. *"No hemos podido tener mejor cierre de proyecto* –afirmó Elena Piña–. *Cinco mujeres que han sobrevivido a un cáncer consiguen ayudar a un luchador, a un superviviente en busca de un sueño, igual que ellas".*



Rio IBIZA

RESTAURANTE
TERRAZAS
SALA DE FIESTAS
CLUB
AZOTEA





PUNTO DE
ENCUENTRO
2017 - 2018

Queremos expresar nuestra enorme gratitud a la organización y participantes de La ruta de la Sal, por depositar la confianza en Rio Ibiza y elegirnos como punto de encuentro en uno de los eventos más esperados del año, creando una vez más con vuestra presencia, un ambiente especial y elegante en la isla. Gracias por vuestra visita.

La Ruta de la Sal

SANSU SUSHI by Rio Ibiza

Tel.: +34 672 278 171 - RioIbiza.com - Paseo del Mar 8 - Sant Antoni (Frente Club Nautico)





Protección del casco
PINTURAS y VINILOS



A la hora de actualizar nuestra embarcación, la tecnología y los materiales han evolucionado tanto que es posible encontrarse ante la dificultad de elegir entre pintar la obra muerta del casco o forrarlo con un film de vinilo.

Cuando es necesario mejorar la calidad y el aspecto de nuestra embarcación y no tenemos la posibilidad de comprar una nueva, podemos optar por una sencilla actualización, que puede ser profunda a nivel mecánico o simplemente dedicarnos a un cambio de imagen. Para ello es importante conocer, por ejemplo, el gran abanico de posibilidades que ofrece el mercado para pintar el casco de nuestro barco, o incluso optar por un atractivo vinilo, que además puede ser personalizable para cambiar completamente el aspecto de nuestro barco.

El uso de una cobertura de vinilo para el casco, puede ser incluso algo más barato que la aplicación de una capa de pintura nueva, dependiendo de la eslora de la embarcación, además de ser una tarea tan rápida de realizar en comparación con la correcta aplicación de la pintura que puede ser cambiado a menudo si fuera necesario debido al desgaste del vinilo o al despegado por culpa de las rozaduras.




© WILLIAM RICHARDSON

La elección del procedimiento, que finalmente va a gusto y presupuesto de cada armador, debe pasar obligatoriamente por decidirse por la mejor calidad de aplicación en ambos casos, ya que ello redundará definitivamente en la duración del cambio y de su acabado, ya sea casco pintado o con adhesivo.

Tipos de pintura

Para pintar la obra muerta de nuestra embarcación, es decir, la parte no sumergida del casco y la cubierta, podemos elegir entre varios productos, además del gelcoat original que se utiliza en el astillero para acabar la capa más exterior del barco.

Las más utilizadas son las de **resina de poliuretano**, que son las que tienen mejor resistencia a la intemperie y conservan mejor el brillo y el color. Los profesionales aplican normalmente variedades de 2 componentes con acelerantes, que son más difíciles de usar pero más duraderas. Por esa razón es más que recomendable encargar la tarea a un profesional y, si puede ser, en un ambiente controlado protegido de la intemperie.

También se pueden usar **pinturas con base de resina de epoxy**, que ofrecen una gran resistencia a la intemperie y a la porosidad.

Por otra parte, las más simples son las **pinturas sintéticas**, con resinas que incluyen aceites secantes y tienen una duración más limitada y un aspecto acabado menos pulido. Estas se utilizan generalmente para pequeñas reparaciones y retoques estéticos. Muchas veces para el interior de la cabina.

En todos los casos, el trabajo para aplicar una pintura nueva a la obra muerta es realmente muy laborioso, con

Vinilo autoadhesivo antifouling

La empresa Mactac ofrece al mercado un nuevo sistema antifouling denominado **MacGlide**, realizado en una base de film adhesivo, que es ecológico al no estar compuesto por biocidas y no emitir sustancias venenosas en el mar. Este revolucionario sistema de "pintura antifouling" consiste en una delgada capa autoadhesiva con base de silicona que se coloca sobre las carenas limpias y preparadas con gran facilidad. A diferencia de las pinturas antifouling convencionales, este tipo de lámina no produce ningún impacto ambiental una vez colocado en el barco, es muy fácil de aplicar y tiene una gran durabilidad. Este innovador producto tiene la peculiaridad de que en embarcaciones rápidas es autolimpiable y en caso necesario una simple pasada de esponja es suficiente para dejar la superficie nuevamente impecable.

El fabricante indica que las propiedades de este material, disponible en 70 colores diferentes, aseguran incluso una economía de combustible sobre el 5%, además de proteger contra la posible aparición de osmosis en el casco.

www.applyboat.com - www.mactac.es





tareas que pasan desde lijar totalmente la zona a pintar hasta dejar la fibra a la vista, aplicar imprimaciones específicas para cada tarea y pintura y todos ello antes de empezar a pintar.

Por esa razón, lo más recomendable para cualquier aficionado es encargar el trabajo a un profesional de la pintura náutica, que sabrá cómo hacerlo, en qué condiciones y de la forma más rápida y adecuada.

Decorar con vinilos

En el caso de que simplemente queramos mejorar el aspecto de nuestra embarcación con algún tipo de decoración en el casco o la cubierta, el coste de pintar completamente la embarcación nos parezca muy elevado o, por ejemplo, que el tiempo de trabajo nos parezca muy largo, podemos pensar en hacer un cambio estético mediante la aplicación de una cobertura de una lámina de vinilo, un sistema que hoy en día ofrece grandes garantías de calidad y duración si se aplica profesionalmente.

Hemos de tener en cuenta que, aunque muchas veces no reparamos en ello, lo cierto es que en ocasiones ciertas embarcaciones ya se entregan desde el astillero con adhesivos de vinilo cubriendo total o parcialmente el casco de nuestra embarcación en su obra muerta.

Lo cierto, es que casi todos los astilleros utilizan estas láminas plásticas adhesivas, denominadas vinilos, para la decoración en alguno de sus apartados de producción, que incluye logotipos, anagramas, bandas enteras bicolores e incluso las mismas matrículas y nombres de nuestra embarcación.

Con las nuevas tecnologías se ha conseguido ofrecer auténticas obras de arte, al poder ser impresas con fotografías que pueden reproducir cualquier tipo de acabado, aunque es un tipo de vinilo de una duración algo menor que se utiliza generalmente para temas publicitarios, como barcos de regata o embarcaciones exclusivas.

Excepto si vamos a pegar la matrícula de nuestra embarcación o el nombre en la popa, que son tareas relativamente sencillas, recomendamos que para grandes superficies, como cubrir total o parcialmente el casco de un barco, nos pongamos directamente en manos de un profesional. En estos casos el acabado es primordial y, además de un problema estético, el co-

FOTOS: RETMAR



Pinturas antifouling

La pintura por excelencia que más se utiliza a bordo de una embarcación y con una periodicidad más corta es el Antifouling, patente o antialgas, encargada de mantener limpia de sedimentos la obra viva de nuestro barco.

Para elegir el Antifouling que mejor se adapte a nuestra necesidades, debemos analizar primero el tipo de navegación que realicemos, así como de la zona por la que nos movamos y la cantidad de días que estemos navegando, que incidirán especialmente en la efectividad de la pintura y el grado de protección del que disfrutará nuestro casco.

Tradicionalmente se consideran como más polivalentes a las pinturas de Matriz Dura, que generalmente proporcionan el mejor rendimiento repelente en un abanico mayor de aplicaciones.

Respecto a los Antifoulings de Matriz Blanda y los Autopulimentables, se consideran como una opción más adecuada para embarcaciones que naveguen habitualmente, preferiblemente veleros, puesto que en una motora el desgaste de la pintura sería mucho más rápido, perdiendo en poco tiempo sus cualidades biocidas para repeler las algas.

Por esa razón, en el caso de embarcaciones a motor, es más frecuente el uso de Antifouling de Matriz Dura, que resisten bien el rozamiento a alta velocidad, limitando su desgaste. Este tipo de pinturas se aplican también en transmisiones como colas, ejes y hélices, así como para embarcaciones que naveguen en zonas de mareas y las que se muevan sobre fondos lodosos, por que las partículas en suspensión desgastan más rápidamente el Antifouling. Además, tienen una buena utilidad para embarcaciones de competición de una cierta eslora, ya sea motora o velero, que tienen la costumbre de lijar y pulir los fondos antes de cada regata.

Otra opción interesante es decantarse, según el modelo y el tipo de navegación, por alguna de las “Patentes especiales”, como las de base de Teflón o las de Silicona, en las que no se dhiere nada si estamos en movimiento y que pueden ofrecer superficies más pulidas mejorando el deslizamiento en ciertas condiciones.





locarlo bien o mal también puede afectar a la duración del vinilo.

En todos los casos, es preferible que la superficie de trabajo esté a una temperatura ambiente entre 10 y 25º, aunque en una embarcación puede ser difícil por su tamaño, la cercanía del agua si no estamos en el varadero y la acción directa del sol. Además, toda la zona a cubrir debe estar completamente limpia y desengrasada, evitando también los días con mucho viento que pudiera arrastrar arena.❋

FOTO: MACTAC



Las matriculaciones crecen un 9,4% en 2017

El mercado de embarcaciones de recreo en España ha registrado un incremento de sus matriculaciones del 9,4% con respecto al resultado de 2016, con 5.275 matriculaciones frente a las 4.821 de 2016. El mercado de alquiler, el mejor posicionado, crece un 24,7%.



Un resultado que refleja un aumento de cinco puntos en el incremento de las matriculaciones, en relación con el dato de 2016 que se situó en el 3,6%. Del total de matriculaciones (5.275), 1.570 son de embarcaciones destinadas al chárter náutico (alquiler). Son los datos que arroja el *"Informe del mercado de embarcaciones de recreo, enero-diciembre 2017"*, editado por ANEN a partir del análisis de la información facilitada por la Dirección General de la Marina Mercante.

Por esloras

El segmento de embarcaciones mayores de 16 metros presenta el mejor resultado con un crecimiento de sus matriculaciones del 53,3% con respecto a 2016, con 69 registros frente a los 45 del año anterior. Le siguen los barcos entre 12 y 16 metros que crecen un 31%, con 165 matriculaciones sobre las 126 registradas en 2016. Las esloras entre 8 y 12 metros crecen un 23,8% (380 matriculaciones frente a las 307 de 2016). Las embarcaciones menores, hasta 8 metros, que suponen el 88,4% del mercado, crecen en 2017 un 7,3%, registrando 4.661 matriculaciones frente a las 4.343 del ejercicio anterior. (Ver **Tabla 1**)

Por tipos de embarcación

Las mejores posiciones son para semirrígidas, barcos a motor y motos de agua. Con un incremento del 11,9% de las matriculaciones las **embarcaciones neumáticas semirrígidas** son las que más crecen en 2017 (11,9%), con 905 registros frente a los 809 de 2016. A continua-

Matriculaciones de embarcaciones de recreo por provincias 2017

Provincia	2016	2017	%^16	%16/Tot.	%17/Tot.
Islas Baleares	795	860	8,18%	16,49%	16,30%
Barcelona	631	723	14,58%	13,09%	13,71%
Madrid	296	398	34,46%	6,14%	7,55%
Alicante	305	386	26,56%	6,33%	7,32%
Girona	259	331	27,80%	5,37%	6,27%
Santa Cruz de Tenerife	165	251	52,12%	3,42%	4,76%
Cádiz	266	247	-7,14%	5,52%	4,68%
Málaga	266	218	-18,05%	5,52%	4,13%
Las Palmas	230	199	-13,48%	4,77%	3,77%
Valencia	150	186	24,00%	3,11%	3,53%
Murcia	168	179	6,55%	3,48%	3,39%
Pontevedra	167	163	-2,40%	3,46%	3,09%
A Coruña	156	134	-14,10%	3,24%	2,54%
Tarragona	107	124	15,89%	2,22%	2,35%
Almería	105	117	11,43%	2,18%	2,22%
Huelva	100	104	4,00%	2,07%	1,97%
Sevilla	106	102	-3,77%	2,20%	1,93%
Vizcaya	84	85	1,19%	1,74%	1,61%
Granada	75	66	-12,0%	1,56%	1,25%
Asturias	51	64	25,49%	1,06%	1,21%
Cantabria	47	56	19,15%	0,97%	1,06%
Castellón	46	41	-10,87%	0,95%	0,78%
Guipuzcoa	45	28	-37,78%	0,93%	0,53%
Zaragoza	18	25	38,89%	0.37%	0,47%
Ceuta	29	21	-27,59%	0,60%	0,40%
Córdoba	15	21	40,00%	0,31%	0,40%
Lugo	22	20	-9,99%	0,46%	0,38%
Melilla	9	16	77,78%	0,19%	0,30%
Lleida	13	12	-7,69%	0,27%	0,23%
Navarra	14	10	-28,57%	0,29%	0,19%
La Rioja	4	10	150,00%	0,08%	0,19%
Toledo	10	9	-10,00%	0,21%	0,17%
Jaén	11	8	-27,27%	0,23%	0,15%
León	5	7	40,00%	0,10%	0,13%
Álava	6	7	16,67%	0,12%	0,13%
Badajoz	5	7	40,00%	0,10%	0,13%
Ourense	9	6	-33,33%	0,19%	0,11%
Guadalajara	5	5	0,00%	0,10%	0,09%
Albacete	4	5	25,00%	0,08%	0,09%
Burgos	5	4	-20,00%	0,10%	0,08%
Valladolid	6	3	-50,00%	0,12%	0,06%
Teruel	0	3	—	0,00%	0,06%
Salamanca	0	3	—	0,00%	0,06%
Cáceres	3	3	0,00%	0,06%	0,06%
Huesca	2	3	50,00%	0,04%	0,06%
Ciudad Real	4	2	-50,00%	0,08%	0,04%
Segovia	0	1	—	0,00%	0,02%
Ávila	2	1	-50,00%	0,04%	0,02%
Cuenca	0	1	—	0,00%	0,02%
Totales	4.821	5.275	9,42%	100,0%	100,0%

ción, se sitúan los **barcos a motor** –los más demandados con una cuota de mercado del 45%– con 2.380 matriculaciones frente a las 2.143 del ejercicio anterior, lo que supone un crecimiento del 11,1%. En tercer lugar, las motos de agua crecen un 11% (1.129 matriculaciones sobre las 1.017 registradas en 2016). La **vela** registra un 6,2% más de matriculaciones (308) que en 2016 (290) y las **neumáticas plegables** descienden un -1,6%, con 553 matriculaciones frente a las 562 del ejercicio anterior. (Ver **Tabla 2**)

Chárter

El mercado de alquiler mantiene su buen comportamiento, siendo el mercado que más crece (24,7%) con 1.570 embarcaciones matriculadas para uso de alquiler frente a las 1.259 registradas en 2016. Los más demandados para uso de alquiler son los barcos hasta 8 metros que representan el 83,6% del mercado de chárter náutico y crecen un 20,6% en matriculaciones. Las esloras que más han crecido en cuanto a número de matriculaciones son los barcos mayores de 12 metros, que suben una media del 78%. (Ver **Tabla 3**)

Por tipo de embarcaciones, son las motos de agua las más demandadas para alquilar con una cuota de mercado del 37,7% y un crecimiento del 15,9%. Sin embargo, los mercados que más crecen por número de matriculaciones son los barcos a motor (44,5%) y las neumáticas semirrígidas (27,7%). (Ver **Tabla 4**)

Por Comunidades Autónomas

Cataluña, a la cabeza del mercado de embarcaciones de recreo, del que representa el 22,56% en 2017, crece un 17,82% en número de matriculaciones. En total en las cuatro provincias catalanas se han matriculado 1.190 embarcaciones de recreo frente a las 1.010 de 2016. **Andalucía** se sitúa a continuación con 16,73% de cuota de mercado, pero con una caída del -6,46% de embarcaciones matriculadas (883 frente a las 944 de 2016). E **Islas Baleares**, en tercer lugar, crece un 8,18%, supone el 16,30% del mercado y matricula 860 embarcaciones frente a las 795 registradas en el ejercicio anterior.

En el mercado de alquiler, Islas Baleares ocupa el primer puesto con una cuota de mercado del 24,65% y un crecimiento de matriculaciones del 2,38%; le sigue Cataluña con una cuota de mercado del 24,60%, y un crecimiento de matriculaciones del 49%; y la Comunidad Valenciana que representa el 16,56% del mercado del chárter náutico y registra un crecimiento de sus matriculaciones del 33,85%.❉ *Fuente: ANEN con datos de la Dirección General de la Marina Mercante* **www.anen.es**

Cataluña lidera el **mercado** e **Islas Baleares** ocupa el **primer** puesto del **alquiler**.

Comparativa matriculaciones años 2007, 2016 y 2017

Tabla 1. **Esloras**

Eslora	2007	2016	2017	%^07	%^16	%07/Tot.	%16/Tot.	%17/Tot.
Hasta 8 m	10.676	4.343	4.661	-56,3%	7,3%	84,6%	90,1%	88,4%
De 8 a 12 m	1.434	307	380	-73,5%	23,8%	11,4%	6,4%	7,2%
De 12 a 16 m	351	126	165	-53,0%	31,0%	2,8%	2,6%	3,1%
Más de 16 m	156	45	69	-55,8%	53,3%	1,2%	0,9%	1,3%
Totales	12.617	4.821	5.275	-58,2%	9,4%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabla 2. **Tipos de embarcación**

Mercado	2007	2016	2017	%^07	%^16	%07/Tot.	%16/Tot.	%17/Tot.
Motos de agua	1.748	1.017	1.129	-35,4%	11,0%	13,9%	21,1%	21,4%
Barcos a motor	7.360	2.143	2.380	-67,7%	11,1%	58,3%	44.5%	45,1%
Neumáticas plegables	955	562	553	-42,1%	-1,6%	7,6%	11,7%	10,5%
Neumáticas sermirrígidas	1.525	809	905	-40,7%	11,9%	12,1%	16,8%	17,2%
Vela	1.029	290	308	-70,1%	6,2%	8,2%	6,0%	5,8%
Totales	12.617	4.821	5.275	-58,2%	9,4%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabla 3. **Mercado de alquiler - Esloras**

Eslora	2007	2016	2017	%^07	%^16	%07/Tot.	%16/Tot.	%17/Tot.
Hasta 8 m	538	1.088	1.312	143%	20,6%	62,9%	86,4%	83,6%
De 8 a 12 m	214	109	146	-31,8%	33,9%	25,0%	8,7%	9,3%
De 12 a 16 m	77	42	78	1,3%	85,7%	9,0%	3,3%	5,0%
Más de 16 m	27	20	34	25,9%	70,0%	3,2%	1,6%	2,2%
Totales	856	1.259	1.570	83,4%	24,7%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabla 4. **Mercado de alquiler - Tipos de embarcación**

Mercado	2007	2016	2017	%^07	%^16	%07/Tot.	%16/Tot.	%17/Tot.
Motos de agua	195	511	592	203,6%	15,9%	22,8%	40,6%	37,3%
Barcos a motor	266	366	529	98,9%	44,5%	31,1%	29,1%	33,7%
Neumáticas plegables	24	46	28	16,7%	-39,1%	2,8%	3,7%	1,8%
Neumáticas sermirrígidas	167	224	286	71,3%	27,7%	19,5%	17,8%	18,2%
Vela	204	112	135	-33,8%	20,5%	23,8%	8,9%	8,6%
Totales	856	1.259	1.570	83,4%	24,7%	100,0%	100,0%	100,0%

Golfo de Nápoles

El golfo de Nápoles alberga las que son, sin duda, algunas de las islas más emblemáticas de Italia ¿Quién no ha oído hablar de Capri y sus impresionantes playas? Junto a esta icónica isla se hayan otras dos no menos bellas y que también han sido elegidas como escenario de películas y anuncios de marcas premium: Procida e Isquia.

TSCH
www.topsailingcharter.com
info@topsailingcharter.com
+34 902 030 309
+34 638 893 072

charter experience

Para comenzar el itinerario por el golfo de Nápoles, aconsejamos empezar por la isla más pequeña del archipiélago de Campania, **Procida**. Las conexiones aéreas directas desde España hasta Nápoles son frecuentes y una vez en la ciudad hay un servicio de ferry que en apenas una hora, desembarca en la isla.

La pequeña isla de la gran pantalla

Esta pequeña ínsula nos servirá como perfecta introducción de lo que es la vida más auténtica del lugar. Es una zona poco turística lo que favorece el contacto directo con la gente y permite observar las costumbres y el discurrir del tiempo sin artificios. Antes de salir a navegar es muy recomendable perderse por las calles de la **Marina Corricella** donde un montón de casas multicolores salpican la costa. Como en muchas zonas relacionadas con la pesca, esto se hacía para que los marinos pudieran distinguir su vivienda desde el mar.

Los recorridos pueden hacerse con un servicio de alquiler de bicicletas eléctricas que permiten callejear de forma cómoda y divertida además de respetuosa con el medio ambiente. Es una experiencia muy agradable sobre todo si se va con niños.

También la historia nos saluda desde Procida, así que es importante dejarse seducir. Subiendo por sus calles empinadas por las que apenas cabe un coche, se llega a la **cárcel abandonada**, construida en 1563 como un castillo, pero que en 1815 fue ampliada por el rey Fernando II, de las Dos Sicilias y transformado en prisión. También merece una visita la **iglesia Abbazia di San Michele Arcangelo**. Un dato curioso, y que nos explicó el patrón de nuestro catamarán, es que en la isla de 10.000 habitantes hay 10 iglesias. Durante nuestro recorrido nos sorprendió que las campanas de uno



Farallones de la isla de Capri.

> Sin duda la estrella del conjunto de islas es Capri. Su fama le hace justicia: el turquesa de sus aguas y la espectacularidad de las zonas más VIP son impresionantes.







Cannoli siciliano, cañas rellenas de queso ricotta.



Ischia.

de los templos nunca tocaban acorde con las horas. ¡Sospechamos que en Procida el tiempo transcurre de forma diferente al nuestro! El gran atractivo de esta isla la ha llevado a convertirse en coprotagonista de diversas películas de cine. *El cartero y Pablo Neruda*, *El talento de Mister Ripley* o *La isla de Arturo* son algunos de los títulos que se han rodado en sus calles.

Aprovechad la ocasión para degustar las delicias gastronómicas autóctonas. La *mozzarella* es una de las grandes protagonistas de la cocina napolitana, por supuesto también probamos el *limoncello* casero que se elabora por la zona, uno de los más sabrosos del mundo, y son "imperdibles" los mejillones con un sabor intenso que difícilmente se encuentran en otros lugares.

Dio la casualidad que durante nuestra navegación nos hizo mal tiempo, una tormenta con vientos de hasta 80 nudos nos obligó a mantener amarrado en puerto el catamarán Lagoon 380 con patrón que habíamos alquilado para la ocasión los cuatro adultos y dos niños que conformaba la tripulación del viaje, y que se encontraba amarrado en la **Marina Porto di Procida**, la única que tiene servicios de chárter. Así que por la tarde nos mantuvimos a resguardo en la embarcación esperando que el temporal remitiera.

Distancia: 13,40 millas náuticas



Marina Corricella, Procida.



El origen volcánico de Ischia

Uno de los grandes placeres que trae consigo la actividad de navegar es la posibilidad de relajarse pescando mientras hacemos una parada en alta mar. Si el viaje se realiza con niños, es una buena forma de introducir a los pequeños en este deporte. Además, pocas cosas hay tan satisfactorias como comer lo que uno ha pescado por sus propios medios. Y eso es lo que hicimos. Los dos tripulantes más jóvenes se pasaron la mañana pescando y sacaron los peces que se convirtieron en nuestra cena.

Ya con rumbo a la **isla de Ischia**, aprovechamos para nadar en las aguas turquesas que bañan las costas de este archipiélago. Más tarde con la *dinghi* nos acercamos hasta la costa para visitar el fastuoso **Castillo Aragonés**, que se encuentra ubicado en un islote al este de la isla y que se une a esta a través de un puente de unos 200 metros de longitud conocido como el **Ischia Ponte**. Por su gran valor histórico y cultural, se trata de un lugar de visita obligada.

Para conocer el resto de la isla, contratamos el servicio de un taxi que nos llevó por todos los rincones del lugar haciendo parada en uno de los **balnearios** de agua termal que hay en Ischia. Por su origen volcánico, la isla es rica en aguas con propiedades y si tenéis la oportunidad, no podéis dejar de daros unos baños terapéuticos en el lugar.

Distancia: 5, 30 nm.

Capri y el placer del *Dolce far niente*

Sin duda la estrella del conjunto de islas es Capri. Su fama le hace justicia: el turquesa de sus aguas y la espectacularidad de las zonas más VIP son impresionantes.

Desde Procida hay una travesía de aproximadamente tres horas. Y desde aquí os exigimos que cuando fondeéis cerca de la orilla, os zambulláis en su mar. Nos agradeceréis el sentiros como protagonistas de un anuncio de perfume. ¡Palabra!

Procida.



Capri es el epítome del lujo y la vida de ensueño pero también hay una gran afluencia de turistas. Así que hay que ir preparado para compartir espacios con paciencia y buena predisposición.

Si vais en temporada alta, desde abril hasta octubre, una de las mejores ocupaciones es observar a la gente que elige esta isla como





Vista del Monte Vesubio, desde la bahía de Nápoles.

destino de sus vacaciones. Probablemente al pasear por las calles y plazas de la ciudad, os encontraréis con caras conocidas del mundo del cine, modelos o diseñadores. Aprovechad también para comer por la zona, aunque eso sí, preparad la cartera: la vida en Capri es cara y se nota claramente en los servicios.

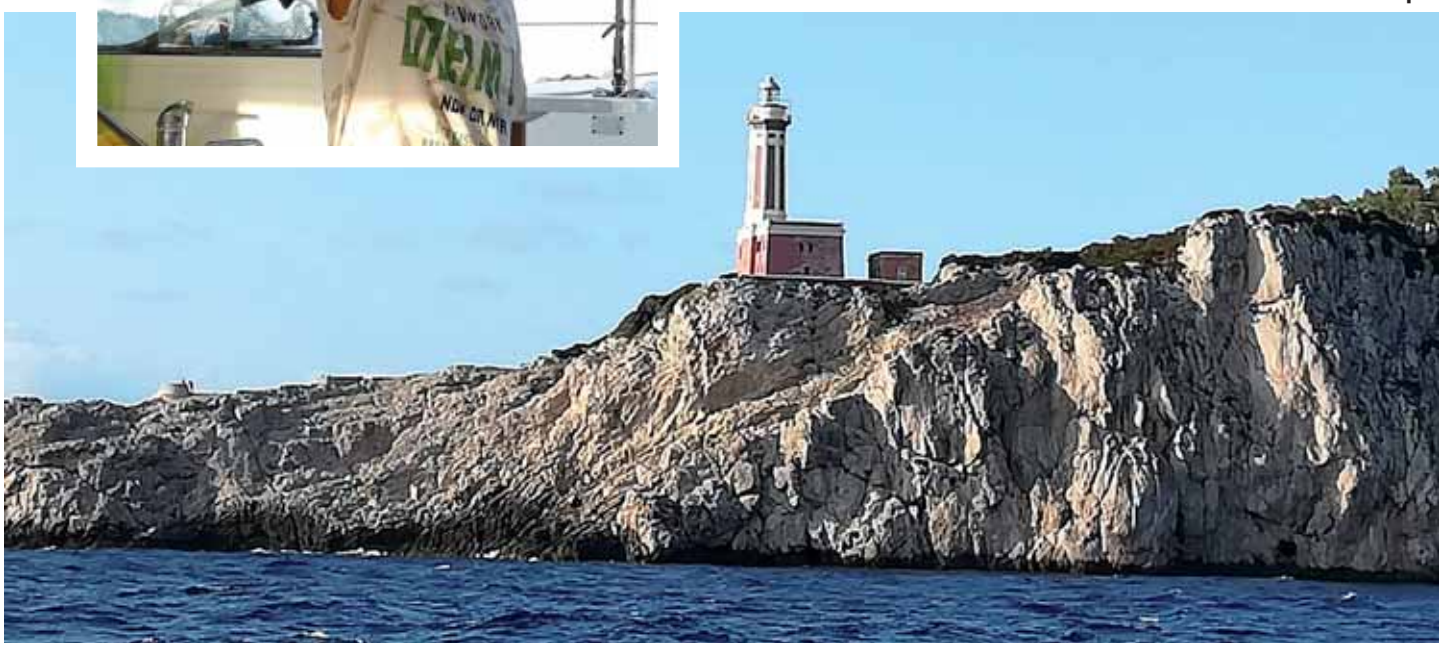


La tarde es un buen momento para recorrer las impresionantes calas de la zona y bañarse en todas las posibles. Una de la más famosa es la **Gruta Azul**, que aunque no se permite el baño, solo por ver el agua transparente y las rocas que te rodean, vale la pena. También hay otras paradas obligatorias: **Cala del Río**, la **Cueva de los Santos** o la **Cueva Roja**. Y por supuesto la **gruta Blanca** en la que se encuentran los publicitarios **Farallones**, tres grandes rocas calcáreas esculpidas por el agua y que se convirtieron en el escenario perfecto para el anuncio de un perfume.

Desde luego Capri es el broche ideal para finalizar un itinerario de ensueño por el golfo de Nápoles, la joya del Mediterráneo que ofrece una naturaleza espectacular y la posibilidad de conocer la vida más auténtica de Italia pero también el lujo más desorbitado.

Distancia: 17 nm.

Faro de Capri.



La Ruta de la Sal

REGATA DE ALTURA

De Barcelona
Denia y Andratx
a Ibiza

CM Port Ginesta, RCN Denia
y CV Andratx a
CN Sant Antoni de Portmany

Semana Santa
XXXI edición

Del 29 de marzo al 1 de abril
2018

www.larutadelasal.com



Pepe Ferrés fundador de
La Ruta de la Sal

Ibiza
Illes Balears

www.larutadelasal.com • inscripciones@difusionnautica.com

chárter



bolsa de viaje

Escriba en letras mayúsculas, en la casilla que se indica en la parte inferior, el texto de su anuncio, respetando el espacio entre palabras.

Texto 6 €/línea I.V.A. incluido (30 espacios). Con fotografía, mínimo 1/4 Columna (ver precios módulos)

MÓDULOS ENMARCADOS

sin I.V.A.

Espacio	Color
Página color (190 x 250 mm)	1.100 €
1/2 página color (H) (190 x 122,5 mm)	760 €
1/2 página color (V) (250 x 93 mm)	760 €
1/4 página color (93 x 122,5 mm)	400 €
Tarjetón (93 x 59 mm)	225 €
1/4 columna (44,5 x 59 mm)	115 €

Señale los meses que desea publicar su anuncio:

☐ ENERO ☐ FEBRERO ☐ MARZO ☐ ABRIL ☐ MAYO ☐ JUNIO ☐ JULIO ☐ AGOSTO ☐ SEPTIEMBRE ☐ OCTUBRE ☐ NOVIEMBRE ☐ DICIEMBRE

Multiplique el coste por el número de inserciones y envíe este cupón especificando su forma de pago al fax 93 318 45 28 o por e-mail: publicidadnautica@curtediciones.com antes del día 10 del mes anterior a su publicación

«Los datos que usted nos facilita serán incluidos en el fichero automatizado de Curt Ediciones, S.A. con el fín de ser utilizados para promociones publicitarias y prospección comercial. Según LO 15/1999 podrá ejercitar su derecho de acceso, cancelación, rectificación, y oposición, que podrá ejercitar mediante carta dirigida a Curt Ediciones, c/ Consell de Cent, 398, bajos. 08009 Barcelona. Si no desea que sus datos sean utilizados con dichos fines, marque una x en el siguiente recuadro ☐ y háganos llegar la presente comunicación.»

DATOS PERSONALES

Nombre: **Apellidos:**

NIF: **Calle:** **Nº:**

Población: **C. Postal:**

Provincia: **País:** **Tel.:**

Nº suscriptor:

FORMA DE PAGO

☐ **Adjunto talón nº** ..... **por importe de** .....€

☐ **Tarjeta crédito VISA** .....

Titular.....**Vencimiento de la tarjeta** ...../.....

Firma **por importe de** €

CURT EDICIONES, S.A. Consell de Cent, 398, bajos • 08009 Barcelona • Tel. 93 318 01 01 • Fax 93 318 45 28

VIVA
vivacharter.com
vivabroker.com

ALQUILER y VENTA DE YATES en BALEARES y CANARIAS

Flota Propia de Catamaranes, Monocascos a Vela y Motoras

COMPRE SU YATE NUEVO CON LAS MEJORES CONDICIONES CON NUESTRA GESTIÓN DE ALQUILER:

- **Amarre, seguro y mantenimiento a nuestro cargo**
- **Rentabilidad anual 10 - 15%**
- **Ahorro de impuestos (30%)**

NO ARRIESGE SUS VACACIONES. CONFIE EN PROFESIONALES

Yates **seminuevos** en **excelente estado** a la venta a precio **muy rebajado:**

CATA LAGOON 400, BAVARIA CRUISER 40 y 50, OCEANIS 43 y 45

Paseo Marítimo, 11. Local 6 • Palma de Mallorca
Tel. 971 738 019 • Fax 971 738 846
info@vivacharter.com
www.vivacharter.com

ISLA CANELA CHARTER

Disfruta de las mejores rutas y actividades de chárter

ESTAMOS UBICADOS EN LA COSTA DE HUELVA

Contáctanos
630 815 202 - 666 041 069
info@islacanelacharter.es

Hablamos **español**, **inglés** y **alemán**

www.islacanelacharter.es



Modulo	Tamaño	Precio
1 pag.	190 x 250 mm	870 €
1/2 pag. horizontal	190 x 122,5 mm	470 €
1/2 pag. vertical	93 x 250 mm	470 €
1/4 pag.	93 x 122,5 mm	300 €
Pie de pág.	190 x 59 mm	300 €
1/2 columna	44,5 x 122,5 mm	170 €
Tarjetón	93 x 59 mm	170 €
1/4 columna	44,5 x 59 mm	115 €

SERVICIO GRATUITO DURANTE 3 MESES PARA NUEVOS SUSCRIPTORES (TEXTO SIN FOTO)

Escriba con letras mayúsculas, en la casilla inferior, el texto de su anuncio, respetando el espacio entre palabras.

Publicar en: ☐ Ofertas ☐ Demandas

Texto: 6 € línea I.V.A. incluido (30 espacios) | Multiplique el coste por el número de inserciones | Con fotografía, mínimo 1/4 columna (ver precios módulos) A los módulos enmarcados hay que añadirles un 21% de IVA | Envíe esta página especificando su forma de pago al fax: 933 184 528 o por e-mail: publicidadnautica@curtediciones.com, antes del día 10 del mes anterior a su publicación

Señale (✓) los meses en los que desea publicar su anuncio

☐ Enero ☐ Febrero ☐ Marzo ☐ Abril
☐ Mayo ☐ Junio ☐ Julio ☐ Agosto
☐ Septiembre ☐ Octubre ☐ Noviembre ☐ Diciembre

«Los datos que usted nos facilita serán incluidos en el fichero automatizado de Curt Ediciones, S.A. con el fín de ser utilizados para promociones publicitarias y prospección comercial. Según LO 15/1999 podrá ejercitar su derecho de acceso, cancelación, rectificación, y oposición, que podrá ejercitar mediante carta dirigida a Curt Ediciones, c/ Consell de Cent, 398, bajos. 08009 Barcelona. Si no desea que sus datos sean utilizados con dichos fines, marque una x en el siguiente recuadro ☐ y háganos llegar la presente comunicación.»

DATOS PERSONALES

Nombre: Apellidos:

NIF: Calle: Nº:

Población: C.Postal:

Provincia: País: Tel:

Nº suscriptor:

FORMA DE PAGO

☐ Adjunto talón nº ..... por importe de .....€

☐ Tarjeta crédito VISA .....

Titular .....Vencimiento de la tarjeta ...../.....

Firma por importe de €

CURT EDICIONES, S.A. Consell de Cent, 398, bajos • 08009 Barcelona • Tel. 93 318 01 01 • Fax 93 318 45 28



ROUGHNECK 636
EN VENTA



Eslora 6,36 m | Manga 2,25 m
Motor Yamaha F150 AETL 145 horas
Gps Raymarine Series 5.7 | Emisora Cobre HH350 FLT EU
Toldo Bimini | Funda Consola | Equipo Audio Jensen 2013BT
Altvavoces 4 Wetsounds 120w | Amplificador Wetsounds
Usb/ 12v interface | Turbo Swing, para ski i wake
Deposito inox 140 l | Desconectador bateria
Remolque Thule con freno Matriculado
Hélice Balistc 14 3/4 × 21 " | Etc.
Todo por 27.995 € + IVA
Tel. 665 617 709

anunciantes
índice













A
7 ADP

B
97 Blas de Lezo

C
73 Cicar

D
57 Dipol Glass

I
96 Isla Canela
3 Island Yachts (Apreamare)

J
5 Jotun

L
79 Lalizas
9 Leatherman (Esteller)
11 LVOF

M
IP Marina Estrella (Hanse)
67 Marina Estrella (La Ruta de la Sal)

N
13 Nautic Luis (Nordkapp)
25 Nautic Luis (Parker)
15 Nautic Luis (Windy)

P
35 Pantaenius
21 Port de Mahó
23 Port Esportiu Marina Palamós
75 Propspeed

Q
27 QM nàutic

R
57 Recambios Marinos
95 Regata La Ruta de la Sal
83 Restaurante Río

S
CP Suzuki

V
ICP Varadero Masnou
96 Viva Charter

Y
31 Yacht Service Team
29 Yahis

IP Interior Portada ~ ICP Interior Contraportada ~ CP Contraportada

Varadero Masnou

10% de descuento en temporada baja ¡Aprovéchelo!

EL CENTRO NÁUTICO CON MAYORES Y MEJORES SERVICIOS DEL LITORAL CATALÁN

PRESUPUESTOS Y ESTUDIOS TÉCNICOS PARA TODO TIPO DE REFORMA Y REPARACIONES





- Travellit 50 tm
- Aplicación antifouling
- Tratamientos de osmosis

- Electricidad y electrónica
- Herrajes náuticos
- Mecánica de motores

- Carpintería y decoración
- Pinturas y poliester
- Invernaje y mantenimiento de embarcaciones todo el año

- Traslados de embarcaciones
- Venta de embarcaciones, electrónica en general, motores, grupos elec., bombas, efectos navales, etc.









Varadero Masnou, S.L.

Pto. Deportivo El Masnou • Apdo. Correos, 50 - 08320 EL MASNOU (Barcelona)
Tel. **93 555 02 58** • Fax **93 540 43 68** • e-mail: **administracion@varaderomasnou.es**
www.varaderomasnou.es

SUZUKI

Way of Life!

MOVILMOTORS - IMPORTADOR OFICIAL SUZUKI MARINE
www.movilmotors.com





GEKI: PARTING SEAS

La Fuerza para Combinar el Poder
de la Naturaleza y el Mar
Representa la Herencia y la Identidad de Suzuki
Un Símbolo de Nuestra Pasión y Compromiso
con la Excelencia y la Innovación Náutica.



UNA REVOLUCIÓN EN INNOVACIÓN

A lo largo de su historia en la industria náutica, Suzuki ha sido reconocido en siete ocasiones por sus fuerabordas 4-tiempos por la *National Marine Manufacturers Association* al presentar sus nuevos modelos y resultar los más innovadores. Este reconocimiento a la innovación ha venido acompañado de varios primeros puestos, incluyendo el primer fueraborda 4-tiempos de inyección de combustible en 1997, el primer fueraborda 250 cv 4-tiempos en 2003 y el primer fueraborda 300 cv 4-tiempos del mundo en 2006.

Únase a nosotros, presentamos el siguiente hito en nuestra historia:
El nuevo motor fueraborda el 350 cv de Suzuki.
DF350A, The Ultimate 4-Stroke Outboard

DF350A

THE ULTIMATE™
4-STROKE OUTBOARD