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

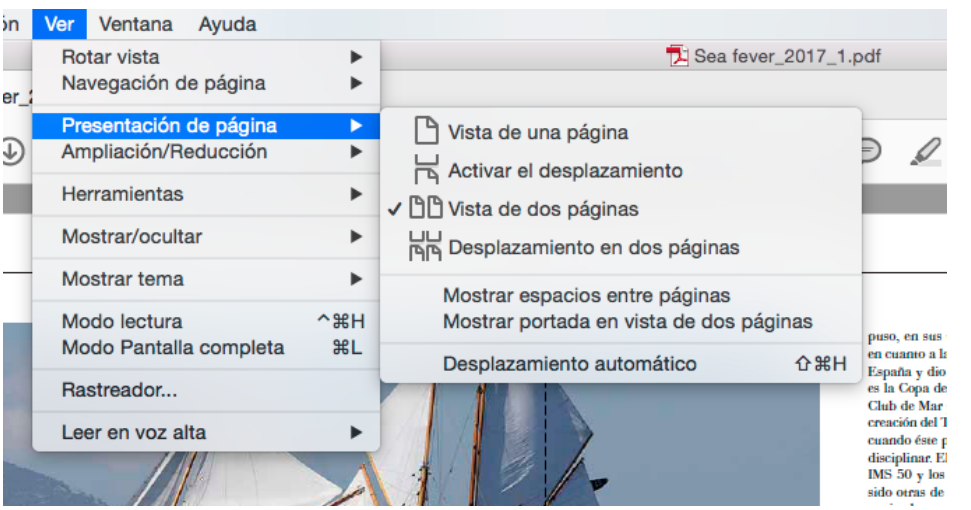
Una vez visualizada su revista en el Adobe Acrobat Reader

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 424 · Marzo 2018 · 4 €

A un bordo de La Ruta de la Sal

Especial velas
Cómo cuidarlas

CHÁRTER NÁUTICO
Una tendencia al alza

Grandes mitos
Peter Blake

BARCOS DEL MES
Numarine 62 Flybridge
Quicksilver Activ 875 SD
Sessa Key Largo 27 IB
Gran Turismo 50
Dipol 25CC
Hanse 418
Azuree 41
Wauquiez Yacht


SUNBRELLA.COM



sunbrella®

DESIGN + PERFORMANCE™







DESIGN + PERFORMANCE

SON LAS PALABRAS CLAVE DE SUNBRELLA®.

TANTO EN ASIENTOS COMO EN PROTECCIÓN, LOS TEJIDOS SUNBRELLA SON ALTAMENTE RESISTENTES FRENTE A LA EXPOSICIÓN PROLONGADA AL SOL, SIN PERDER SU COLOR.

FÁCILES DE LIMPIAR, SON INSENSIBLES A LA SAL Y A LOS EFECTOS DE LOS MEDIOS MARINOS MÁS EXIGENTES.

Design + Performance™ and Legendary Performance Fabrics™ are trademarks and Sunbrella® is a registered trademark of Glen Raven, Inc.







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

HEMPEL

Nueva imagen!

Misma calidad de siempre.

Sponsor principal de

HEMPEL | SAILING WORLD CHAMPIONSHIPS AARHUS DENMARK 2018 | World Sailing | AARHUS DENMARK 2018

hempelyacht.es





© F. SMITH / COMITE MARTINIQUOISE DU TOURISME

Sueños cumplidos

Ha sido un enorme placer y un gran privilegio compartir con las tripulaciones, que tras atravesar el Atlántico llegaron a Martinica, la emoción del sueño cumplido, la ilusión de haber vivido –algunos por primera vez, otros una vez más– esos incomparables e inolvidables momentos navegando por el azul profundo. Ha sido un buen año, han disfrutado de buenos vientos, han realizado una gran travesía..., empezando ya, la mayoría de ellos, a soñar en la próxima. Martinica los ha recibido con los brazos abiertos, con esa hospitalidad y entusiasmo con el que acoge a los navegantes. Y ello nos hace pensar en la gran diferencia de mentalidad entre franceses y españoles a la hora de encarar el turismo náutico. Los primeros, potenciándolo al máximo; los segundos, poniendo todas las trabas posibles, ya sea en forma de impuestos o de regulaciones, como la que, con la excusa de la posidonia, está tramando la administración balear. Este mes va a tener lugar en Palma de Mallorca el Congreso Náutico organizado por Anen y lo más seguro es que los políticos autonómicos que acudan al mismo se deshagan, tal como ya hicieron el pasado año, en elogios sobre la importancia de la náutica de recreo en la economía del archipiélago. ¿A qué viene, entonces, plantearse rigurosas y arbitrarias restricciones para el fondeo? ¿Para cuándo un estudio serio sobre lo que en verdad está afectando a la posidonia, más allá de los fondeos? ¿Por qué no analizan y hacen caso de los muy documentados informes en los que se pone de manifiesto el daño que produce al fondo marino los vertidos incontrolados de depuradoras defectuosas?

Enrique Curt Gómez
Presidente Fundador de Curt Ediciones

En portada
Jeanneau Sun Odyssey 479



© BILLY BLACK

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



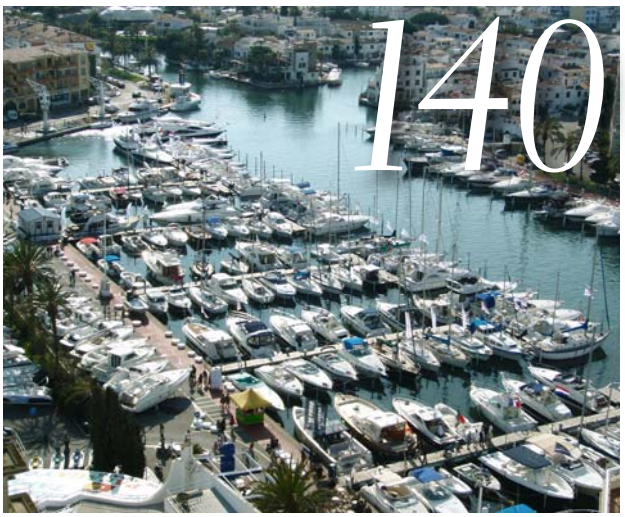


Chárter náutico

Una tendencia al alza

El chárter náutico es una gran opción para disfrutar del mar sin complicaciones. Las empresas de chárter ofrecen zonas de navegación por todas las latitudes. Sólo debemos elegir la base de embarque y navegar por un destino de ensueño.





44 A un bordo de la 31 Ruta de la Sal
Participar en La Ruta de la Sal, la regata de altura de Semana Santa, es una magnífica manera de experimentar la competición en alta mar, regateando en una prueba emblemática, con mucho sabor a mar. La salida: el próximo 29 de marzo.

64 Especial velas. Cómo cuidarlas
Los navegantes a vela saben que "solo las velas impulsan a un barco, todo lo demás lo retiene. Por eso, merecen una notable atención, mimarlas y conocerlas a fondo, para poder disfrutar del placer de la navegación y apurar al máximo su rendimiento.

140 Comprar un barco de segunda mano
Las ferias son una muy buena ocasión para comprar embarcaciones de segunda mano, pero debemos aprender primero cómo saber si lo encontrado en la exposición es una buena compra.

10 Filias y Fobias 12 Must Have 14 Javier Álvarez 26 Chárter: Click&Boat 28 Chárter news 30 Puertos y marinas 36 Yacht Port Cartagena 50 Gran Pix del Atlántico 52 Rescate del *Moflete* 57 Regatas 58 Grandes mitos: Peter Blake 72 Inflated Wing Sails 110 Yacht Class 112 Boot Düsseldorf 120 Sea Drive Concept 122 Empresa 126 Producto 128 Motor 130 Novedades Garmin 132 Cruzar el Atlántico a remo 134 Desventuras del *Corto Maltés* 138 Salones

whyadv.com

FEEL THE POWER 43









YACHTING FESTIVAL CANNES | S[n] | salonnautico INTERNACIONAL DE BARCELONA | boot

CANTIERE DEL PARDO S.p.A.

motyvel yachts

MOTYVEL MOTOR YACHTS | Barcelona / Baleares
+34 93 792 73 06 | comercial@motyvel.com | www.motyvel.com

PARDO
YACHTS

PARDOYACHTS.COM



80 Hanse 418



86 Dipol 25CC



90 Quicksilver Activ 875 Sundeck



94 Sessa Key Largo 27 IB



98 Bénéteau Gran Turismo 50 HT y Sportfly

76 Diseño. Azuree 41 78 Portfolio. Wauquiez Boats
104 Yacht Class. Numarine 62 Flybridge

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

GALEON











Unidades en **stock**



IMPORTADOR GENERAL PARA ESPAÑA

DONMARINO
BOATS
- Since 1985 -

Oficinas centrales: Edif. Don Marino
s/n Puerto deportivo de Estepona - 29680 Estepona (Málaga)
www.donmarinoboats.es
info@donmarinoboats.es
donmarinoboats

GALEON
MONTEREY BOATS
FIBRAFORT

Yolanda Llinás

HMS SURPRISE EN EL MUSEO MARÍTIMO DE SAN DIEGO © TED RUFUS ROSS



¿Habrá llegado el momento?

Años, muchos años, demasiados años, llevo oyendo la promesa de la creación de un Museo Marítimo en Mallorca. ¿Será ahora verdad? ¿Habrá llegado el tan ansiado momento de contar con algo que, a todas luces, es tan lógico que exista en una isla tan rica en patrimonio marítimo como es Mallorca? Dentro de mis filias está la de visitar todo aquel museo marítimo que, al viajar, encuentro a mi paso. Recuerdo gratamente el de Santander, el situado en un pequeño emirato árabe llamado Sharjah; el de Kyrenia, en la zona turca de Chipre; el que alberga en Egipto la barca funeraria de Keops; los tres de Bygdoy en Oslo: Museo Marítimo Noruego, Museo de la Kon Tiki y Museo Fram; y, por descontado, el interesantísimo Museo Naval de Madrid. Otros resultaron algo decepcionantes, como el de la Valetta en Malta, el de San Juan de Puerto Rico y, lamentablemente, el de Barcelona que, pese al incomparable marco del edificio de las Atarazanas que lo alberga y a sus inagotables fondos, lleva años sin encontrar una línea expositiva acorde con su historia y entidad. Pero volviendo a Mallorca y a su museo, parece ser que ahora sí que va en serio. Por lo menos así lo manifiesta Miguel Ensenyat, presidente del Consell de Mallorca, quien asegura que ya se ha echado a andar y que antes de fin de año será una realidad. No obstante, también habla de exposiciones temporales y confiesa no tener aún decidida la base central del mismo que él, con sumo acierto, desearía que fuese el espacio que ahora ocupa Astillero de Mallorca. Tampoco el presupuesto inicial, 250.000 euros, es cifra como para echar cohetes, pero algo es algo y lo importante es ponerse en marcha para evitar que siga la hasta ahora imparable pérdida del patrimonio marítimo.

Según declara el propio presidente del Consell, hace 15 años habían registradas 500 embarcaciones históricas y a fecha de hoy esta cifra solo alcance las 70. Es indiscutible que es el momento de actuar, apoyando entre todos la labor del consorcio recientemente constituido para llevar a cabo el tan esperado Museo Marítimo de Mallorca.✻

Dentro de mis filias está la de **visitar** todo aquel **museo marítimo** que, al viajar, **encuentro** a mi paso.

MARINA MARBELLA

desde 1965









www . marinamarbella . net

PUERTO BANÚS	MARBELLA	SOTOGRANDE	IBIZA	MALLORCA
952 812 267	952 777 098	956 790 455	971 313 210	971 820 653
banus@marinamarbella.net	sales@marinamarbella.net	sotogrande@marinamarbella.net	ibiza@marinamarbella.net	balear@marinamarbella.net

Sea Ray · Chris-Craft · PIRELLI · Frauscher · WAJER

España - Inglaterra - Marruecos

empresa asociada anen asociación nacional de empresas náuticas

Audi A7 Sportback

Deportividad EN SU MÁS BELLA expresión

El nuevo Audi A7 Sportback es un Gran Turismo de estilo renovado, con líneas dinámicas, que ofrece un alto grado de digitalización, una experiencia de conducción dinámica y un interior que comprende un amplio abanico de elementos enfocados a hacer más agradable la vida a bordo. Es la combinación perfecta entre diseño y tecnología con un carácter deportivo. Un coupé de cuatro puertas que establece nuevos estándares en la clase superior en cuanto a progresividad. Esta gran berlina coupé representa la esencia del nuevo lenguaje de diseño de Audi.



www.audi.es

Haz que todo el mundo ame el mar



Estabilizadores de aletas eléctricos

Con los Estabilizadores de aletas (Fins) eléctricos de Humphree todo el mundo a bordo se sentirá firme y seguro como si estuvieran en tierra. Este sistema reduce el balanceo y los golpes por encima del 80% tanto en fondeo como mientras navega, de hecho la sensación es aún mayor.

Integrado con el sistema de interceptores Humphree no sólo hace que la embarcación sea más estable sino que además reduce la resistencia. Esto significa reducción de consumo de combustible y menos emisiones de CO^2.

BENEFICIOS

- El más fácil de instalar del mercado.
- Incrementa la estabilidad tanto en fondeo como durante la navegación
- Sin movimiento en el fondeo · rotación 360°
- Control suave de encendido y apagado.
- Mínimo consumo de energía
- Ligero y compacto
- Combinándolo con los interceptores se reduce el consumo hasta un 20%
- Combinándolo con los interceptores ayuda al planeta reduciendo las emisiones de CO^2

DISPONIBLE PARA TODOS LOS BARCOS Y YATES ENTRE 45 Y 170 PIES.

HUMPHREE Dealers & Centers - España

Camber Marine Sl	Palma De Mallorca	Tel: +34 971 43 03 43	IberoYachting	Barcelona	Tel: +34 931 16 39 59
APS Motor	Rojales, Alicante	Tel: +34 965 71 07 69	Krug Naval	Vigo-Pontevedra	Tel: +34 986 29 05 59
Yatemar S.A.	Getxo, Bizkaia	Tel: +34 944 60 15 01	Motonautica Alcudia	P. de Alcudia Mallorca	Tel: +34 971 54 61 30
Elias Blanco S.L.	Algeciras	Tel: +34 956 63 27 67	Nautica Viamar	Ibiza	Tel: +34 971 19 01 40
Náutica Reynes	Maó Menorca	Tel: +34 971 36 59 52	Total Marine	Calvià, Mallorca	Tel: +34 971 69 77 44
Náutica Varadero	Ibiza	Tel: +34 971 07 10 71			

Nuevas Construcciones OEM (Astilleros) por favor contacte con: Camber Marine SL Palma De Mallorca Tel: +34 971 43 03 43

HUMPHREE®

www.humphree.com



En su barco es en el único lugar donde, de forma cotidiana y absoluta, tiene la sensación de vivir en plena libertad.

JAVIER ÁLVAREZ
VIVIR SOBRE EL MAR

Javier Álvarez vive a bordo de un barco. No es un capricho, ni un esnobismo. Ni tan solo una necesidad perentoria. Simplemente es porque se encuentra bien. Una decisión que tomó hace ahora diez años, al comprobar que en su barco era en el único lugar donde de forma cotidiana y absoluta tiene la sensación de vivir en plena libertad, de poder disponer de un horizonte abierto que le permite pensar sin obstáculos ni prejuicios. *"Soy un berciano que vive sobre el Mediterráneo, me siento muy identificado con este mar"*.

Le gusta navegar en solitario. A bordo también le acompaña un loro, 'Patricio', que sabe más de mar que muchos navegantes. Pudiendo vivir en un solar privilegiado, como en sus pagos, viñedos, o en varias casas que posee, optó por estar permanentemente flotando sobre el mar. *"Un vecino mío de Congosto*, -nos comenta- *un tal Álvaro de Mendaña, nacido en el siglo XVI, también decidió vivir en el mar"*. Lo hizo en el océano Pacifico y descubrió las islas de Salomón, Fortuna, Guadalcanal. *"Yo, más modesto, estoy satisfecho de descubrir el Mediterráneo cada día"*. ❋ **A.J.**

bio

Nacido en Almázcara, (26 septiembre 1967) municipio de Congosto, en El Bierzo (León), es uno de los bodegueros que han proyectado el prestigio de los vinos de esta zona (D.O.Bierzo) a nivel internacional. Copropietario de las bodegas Almázcara Majara (www.almazcaramajara.com), la fundó hace más de 15 años con otros tres amigos leoneses. Fue para no perder el vínculo con su tierra: *"Era una excusa perfecta para reencontrarnos de una forma frecuente y obligada, a través del vino"*. Su trabajo en una multinacional, le alejaba de su tierra y de sus amigos. Gracias a la viña y la bodega, *"el lazo con mis raíces es más profundo, reverdece continuamente"*.

Barco ideal
Uno robusto, de peso y eslora generosa, que navegue seguro en alta mar y donde se pueda vivir holgadamente. Un Beneteau 57, por ejemplo.

Su primer barco
Era un 28 pies, un Mallard, de diseño francés.

Un mar para navegar
El Mediterráneo. No te lo acabas nunca. Aunque tengo un deseo: cruzar el Canal de Panamá y esto me induce hacer el Atlántico y una vez en el Pacífico…

Su mejor momento a bordo
Cuando navego de noche y sin tierra a la vista.

Su momento más difícil en el mar
Una travesía a Mallorca, que se complicó con un gregal de 40 nudos y olas de 9 metros.

Qué no puede faltar a bordo
Buenos vinos, y si son mencía o godello, mejor.

Plato favorito
El arroz, en todas sus formas, en especial, en paella.

Afición, aparte de navegar
Ir en bicicleta, escuchar música y leer.

Sus libros favoritos
Aparte de los derroteros y portularios, *El cazador de barcos* y *El principito*.
Llevo tatuado uno.

International

Mientras tú haces esto...



...nosotros hacemos esto.

Cuando estas en el agua, no deberías preocuparte de lo que está ocurriendo por debajo. Por esto, pasamos tiempo diseñando, probando y optimizando recubrimientos que protejan su embarcación de incrustaciones. Nuestros resultados? Una nueva gama racionalizada de anti-incrustantes, Introduce Micron® 350 - la más moderna combinación de conveniencia, resultados y colores mejorados.



Debajo de flotación? Lo tenemos cubierto!

international-yachtpaint.com

Utilizar las pinturas anti-incrustantes de forma segura: leer siempre la etiqueta y la información sobre el producto antes de su uso.
Todas las marcas comerciales mencionadas en este documento son autorizadas o de propiedad del grupo de empresas AkzoNobel. © AkzoNobel 2018.

8920/0218

AkzoNobel





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

FYORD

www.fyord.net



Flagship Stores

Avda. Diagonal, 580
Canuda, 24
Barcelona

Corners
Destí - Moda Home -

Anselm Clavé 117 (Olesa)
Cremat, 23 (Terrassa)

Una tendencia al alza

La navegación a vela o a motor está en expansión en España y el chárter náutico es una gran opción para disfrutar de ella sin complicaciones. Las empresas de chárter ofrecen zonas de navegación por todas las latitudes. Sólo debemos elegir la base de embarque y navegar por un destino de ensueño.



La náutica, pese a no tener siempre el reconocimiento que merece, es una de las actividades que más contribuyen al éxito del turismo en España. Los placeres de la navegación, ya sea a vela o a motor, no dejan de atraer a nuevos adeptos. Para responder a esta demanda, han proliferado muchas empresas que ofertan el servicio de alquiler de embarcaciones. Y es que el chárter náutico es una excelente oportunidad para disfrutar del mar sin complicaciones y casi sin restricciones, pues permite elegir cualquier zona de navegación, así como el tamaño y tipo de barco (motor, vela, catamarán, etc.). Y, por supuesto, es más barato, ya que los clientes se ahorran los gastos fijos de mantenimiento de una embarcación.

Con o sin patrón

Los servicios que ofrecen las compañías de chárter se dividen en dos: barco completo o plazas sueltas. Si nos decidimos por la opción de barco completo, se puede alquilar con o sin patrón. En el caso de que se desee alquilar el barco por nuestra cuenta, debemos leer con detenimiento el contrato para conocer con exactitud cuáles son nuestros derechos y obligaciones.

No obstante, es más frecuente disponer de un patrón, que será el responsable de que los clientes disfruten con seguridad del viaje. En el caso de travesías de varios días, las tareas de a bordo tales como comprar, cocinar y mantener el barco ordenado y limpio, se reparten entre toda la tripulación.

Plazas sueltas o cabina

Por lo que respecta a las plazas sueltas, se trata de alquilar una o más plazas o una cabina en un barco compartido con otras personas. En este caso siempre se requiere la presencia de un patrón. Las cabinas son generalmente para dos o tres personas y suelen tener un baño privado. Por lo general se celebra una reunión informal antes de la partida, para que patrón y tripulantes se conozcan y concreten el tipo de navegación que priorizarán, ya sea la navegación pura, el fondeo, el buceo o las visitas culturales en tierra, entre otras opciones.

chárter náutico

SEA RAY SLX 400 OB



Los servicios que ofrecen las compañías de chárter se dividen en dos: barco completo o plazas sueltas.

BENETEAU GT50 / © JEROME KELAGOPIAN

Actividades para todos los gustos

Existe mucha variedad en las ofertas de chárter. Las más frecuentes son las **excursiones de un día** (medio o completo) con familia o amigos, que a menudo incluyen las bebidas y el catering o la posibilidad de comer en un puerto. El patrón suele ofrecer varios rumbos posibles en función de las condiciones meteorológicas.

Las **despedidas de soltero** o **escapadas románticas** también son bastante populares, ya que una escapada en barco puede convertirse en una experiencia única. Por supuesto las **travesías** se pueden prolongar al gusto del cliente, por ejemplo para **un fin de semana** o una **semana completa** siguiendo una ruta específica, que se calcula en función de las millas y las condiciones meteorológicas.

Deben mencionarse los **bautizos de vela**, que resultan perfectos para quienes desean iniciarse en los entresijos de la navegación. A menudo incorporan contenidos teóricos sobre nomenclatura técnica y seguridad.

En cuanto a las **clases prácticas**, se enseña a manejar el barco de forma autónoma para navegar con garantías en cualquier situación.

SEA RAY SD 320 OB





BAVARIA C 46

Y estas no son ni mucho menos las únicas opciones. Se proyectan, por ejemplo, **salidas de pesca** en embarcaciones pertrechadas con todo lo necesario para esta actividad, ya sea costera, fondo, gran fondo o curricán, pudiéndose alquilar el aparejo, la carnaza y el tentempié. Incluso, la posibilidad de alquilar por plazas y participar en **regatas**.

Eventos e incentivos

También hay una amplia oferta de actividades para empresas y eventos de diversa índole, como *team building*, donde el equipo participa en una regata, potenciando la colaboración activa den-





> *El barco se puede alquilar con o sin patrón, si se posee la titulación correspondiente al tipo de embarcación alquilada.*

tro de un ambiente relajado y acogedor lejos del mundo empresarial. Las regatas de empresa es una oferta diseñada para ser incorporada a programas de congresos, viajes de incentivo, etc., en la que también se fomenta el trabajo en equipo.
Por otro lado, existe la posibilidad de alquiler embarcaciones de grandes dimensiones para la organización de eventos, fiestas, reuniones, presentaciones...

Equipamiento

Aunque la navegación es una actividad recomendada para todo el mundo, hay que tomar algunas precauciones y salir correctamente equipados. Las **cremas protectoras** son necesarias, ya que en el mar estamos siempre a expensas del sol, el viento y el agua salada. Es importante hidratarse con frecuencia y emplear cremas con un factor de protección elevado, así como llevar **gafas de sol**, idealmente flexibles, antirreflectantes, polarizadas y antichoque.





Preguntas Frecuentes FAQS

¿Qué obligaciones tiene el patrón?
El patrón solo tiene la responsabilidad de pilotar la embarcación y mantener la cubierta del barco limpia. Lo normal es que los pasajeros ayuden en la navegación y el patrón participa en las tareas de a bordo como uno más del grupo. El patrón no está a cargo de cocinar o encargarse de la limpieza. Podemos contratar una azafata o un cocinero para preparar las comidas, limpiar el salón, las cabinas y que se encargue de que esté todo ordenado en el barco.

¿Hay que saber navegar para alquilar un barco?
No. La empresa chárter te ofrece la posibilidad de dejar la responsabilidad del pilotaje en manos de un patrón profesional.

¿Puedo elegir la ruta si voy con patrón?
Sí, pero el patrón es el que conoce la zona y tiene la información meteorológica para decidir en el último momento, la seguridad de toda las personas y la embarcación tiene prioridad ante todo.

¿Necesito tener el titulo correspondiente a la eslora del barco elegido?
Sí, para los barcos de alquiler sin patrón. Es esencial consultar si nuestra licencia de navegación o permiso son válidos en el área de navegación que hemos escogido. Sólo Francia o Irlanda no requieren una licencia para alquilar un barco o catamarán. Un currículum náutico que contenga su experiencia le será pedido por el jefe de base. De todas formas, para el alquiler de un barco a motor de más de 6 HP siempre se le pedirá una licencia válida. En el caso de alquilar un barco en Croacia, una licencia de VHF (Certificate of Restricted Radio Telephony) es también obligatoria, aunque muchas licencias ya tienen integrado el VHF.

¿Si tengo el título correspondiente pero no tengo experiencia, puedo alquilarlo?
Legalmente podríamos, pero no debemos hacerlo. Pilotar una embarcación es una responsabilidad y en el mar nos podemos llevar alguna sorpresa por los cambios meteorológicos que ponga en juego la seguridad de los tripulantes. Además algunas empresas de alquiler, aún con la titulación necesaria, pueden exigirnos una determinada experiencia para alquilarnos el barco sin patrón.

¿Cuántas personas pueden ir en el barco?
Depende de la homologación que tenga el barco. Cada embarcación está homologada para una determinada zona de navegación y para un número concreto de pasajeros. A la hora de hacer la reserva hay que tener claro el número de pasajeros que vamos a ser y comunicarlo a la empresa de alquiler.

¿Hay un tiempo mínimo de alquiler?
Sí. Lo normal es que en temporada alta el tiempo mínimo sea una semana, de sábado a viernes, mientras que durante la temporada media o baja no suele marcarse un tiempo mínimo del alquiler. También pueden alquilarse embarcaciones por días sueltos.

¿Hasta dónde puedo ir?
Hasta donde deseemos siempre que tengamos en cuenta que, según la titulación que tengamos, tenemos limitado la distancia de la costa.

¿Es obligatorio dormir en puerto?
No, de hecho una magnífica experiencia es fondear en lugares seguros donde pasar la noche mecidos por el mar. Normalmente el precio del alquiler incluye el amarre en el puerto base, pero si se decide pernoctar en otro puerto los gastos corren a cargo del cliente.

¿Qué equipamiento encontraremos en el barco?
Las embarcaciones de alquiler están completamente equipadas para su navegación, encontraremos todo lo necesario: cartas náuticas y derroteros de la zona. GPS, radar, radio y toda la electrónica para hacer segura la navegación, así como los materiales de seguridad obligatorios.

¿Qué debo llevar a bordo?
Además de nuestro equipaje y víveres, será necesario saber si el alquiler incluye sábanas y toallas.

¿Qué gastos extras existen?
En primer lugar el coste del alquiler y hay que tener en cuenta, la fianza que nos será devuelta el último día si devolvemos la embarcación en perfecto estado. El coste del patrón, si lo hemos contratado, y la limpieza final, que es obligatorio.

¿Qué gastos tendremos durante el viaje?
Está incluido el coste del amarre en el puerto base. El resto de los amarres así como la gasolina utilizada y el avituallamiento corre a cargo del cliente.

¿Si tenemos un accidente?
Debemos localizar a la empresa de alquiler para hacer saber lo que ha ocurrido para que pueda realizar las diligencias que solventen el problema. Debemos asegurarnos de que disponemos de un teléfono de contacto donde llamar si surge cualquier imprevisto durante la navegación, o necesitamos preguntar algo.

¿Si se estropea el motor del barco?
Debemos ponernos en contacto con la empresa de alquiler que suelen tener contratados seguros de multiasistencia para que envíen un mecánico al lugar donde estemos y lo arreglen.

¿En que se compromete la empresa de alquiler?
La empresa de alquiler se compromete a entregarnos una embarcación en perfecto estado y totalmente equipada para tener una perfecta navegación.



> *En caso de disponer de un patrón, será el responsable de que los clientes disfruten con seguridad del viaje.*

Se recomienda usar un **calzado náutico** transpirable, ligero y que se seque con rapidez. Las suelas deben ser antideslizantes. Por precaución no hay que olvidarse de las **pastillas para el mareo**, que de todos modos será menos probable si se evitan comidas muy abundantes y ricas en grasa y si se ingiere poco o ningún alcohol a bordo.

Para prevenirse del viento, se aconseja llevar **gorra** con una cinta, mejor con visera rígida y arqueada. En cuanto al jersey, un polar y una camiseta térmica ayudarán a protegerse del frío, en especial por las noches. La ropa de agua es muy útil, pues incluso en verano resulta desagradable permanecer mucho tiempo mojado. Un **pantalón y una chaqueta de agua** (más aún si es transpirable) resguardarán de la humedad y los rociones, sin olvidarse de los guantes.



LAGOON 52



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

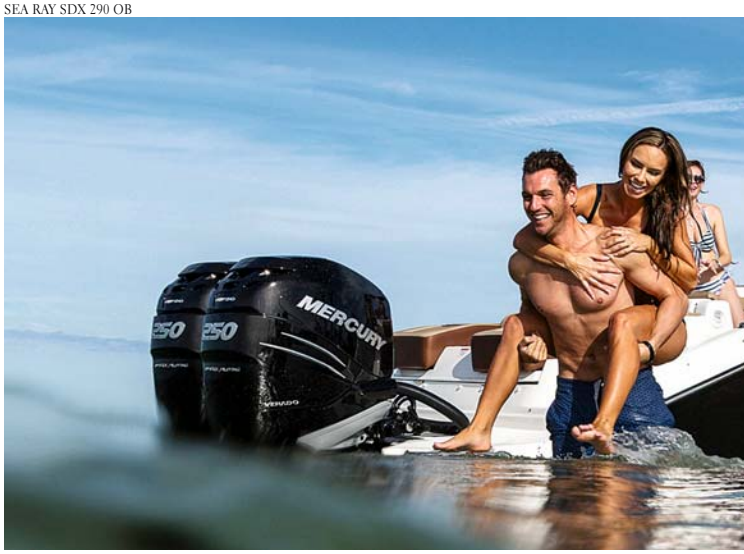
Yates seminuevos en excelente estado
a la venta a precio muy rebajado:
CATA LAGOON 400, BAVARIA CRUISER 40 y 50, OCEANIS 43 y 45

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

Destinos

Las empresas de chárter más importantes ofrecen zonas de navegación por todo el mundo. Sólo debemos elegir el destino de nuestros sueños entre todas las bases de embarque y navegar en todas las latitudes: **Mediterráneo** (España, Costa Azul, Córcega, Cerdeña y Croacia), **Caribe** (Bahamas, Venezuela o Trinidad y Tobago, etc.), **Europa Atlántica** (Bretaña francesa, Canal de la Mancha, Portugal y mar Cantábrico español), **Norte de Europa** (mar del Norte, Báltico y Escandinavo), **Sudeste asiático** (Indonesia, Malasia,

SEA RAY SDX 290 OB



SEA RAY SLX 400 OB



"Existe mucha variedad en las ofertas de chárter: excursiones de un día, despedidas de soltero, escapadas románticas, travesías de fin de semana o semana completa, bautizos de vela, salidas de pesca, regatas…"

Camboya, Birmania, Vietnam o Tailandia), **Océano Índico** (Seychelles, Maldivas, Madagascar, isla Mauricio o Isla de la Reunión), **Oceanía** (Australia, Nueva Caledonia, Nueva Zelanda, Polinesia y las Fiyi), **América del Norte** (Canadá, Estados Unidos y México), **América del Sur** (Perú, Brasil, etc.), **América Central** (Belice, Honduras, Guatemala o Costa Rica), **África occidental** (Golfo de Guinea, Cabo Verde y Senegal), **Oriente Medio** (Israel, Emiratos Árabes y Egipto) y **Extremo Oriente** (China, Japón).

Debemos tener en cuenta que **en el precio del chárter no se incluye el transporte y los costes de desplazamiento hasta la base de embarque, ni las tasas turísticas**. Al final de la reserva podemos contratar el desplazamiento desde el aeropuerto al barco y las provisiones a bordo. El responsable de la base se pondrá en contacto con nosotros para confirmar la hora de llegada al aeropuerto y enviarnos un taxi o minibús que nos llevará hasta el barco.

Respecto a las provisiones, algunos supermercados tienen el servicio de entrega a bordo del barco. Algunas compañías de alquiler pueden también enviarnos una lista completa de provisiones y así pueden ser entregadas a bordo a nuestra llegada.❋ ***Más información: www.estacionesnauticas.info***



Altea Vela mediterranean charters

Alquiler de embarcaciones Yacht Charter

✓ Alquiler de embarcaciones con o sin patrón
✓ Incentivos de empresas
✓ Costa Blanca
✓ Rutas por las Islas Baleares
✓ Cuidadísimas embarcaciones

Información y reservas

ALTEA VELA
FERNANDO GARCÍA
Móvil: 609 18 86 48 – Tel. y Fax: 96 584 63 66
e-mail: alteavela@alteavela.com
web: www.alteavela.com
PUERTO DEPORTIVO LUIS CAMPOMANES (Altea)

Click&Boat

El alquiler de barcos entre particulares

Click&Boat es una plataforma de consumo colaborativo que conecta los propietarios de embarcaciones y los potenciales inquilinos.



> *Desde su creación en 2013, Click&Boat ha alcanzado las cifras de 150.000 miembros en 20 países, 60.000 alquileres efectuados y 40.000 opiniones de los clientes.*

Click&Boat es un sitio de alquiler de barcos creado en 2013 por dos jóvenes empresarios franceses: Edouard Gorioux y Jérémy Bismuth. Esta start-up nació para solucionar un problema evidente: millones de barcos duermen en los puertos y cuestan mucho a los propietarios. La plataforma, disponible en www.clickandboat.com/es o en la aplicación móvil, permite a los armadores rentabilizar el uso de su barco y a los arrendatarios a navegar de manera más barata y comunicándose directamente con los propietarios de barcos. Se trata de una plataforma sencilla, agradable y fácil de usar, con un seguro integral diario propuesto por los propietarios. Los aficionados disponen de una elección amplia de veleros, catamaranes, yates con o sin capitán en más de 40 países en el mundo.

Basada en el modelo de Airbnb y la relación directa entre propietarios y arrendatarios, Click&Boat ha permitido que más de 100.000 españoles naveguen durante la temporada 2017. Las zonas de mayor actividad para Click&Boat en España son principalmente las Islas Baleares, la Costa Valenciana, Barcelona y la Costa Brava.

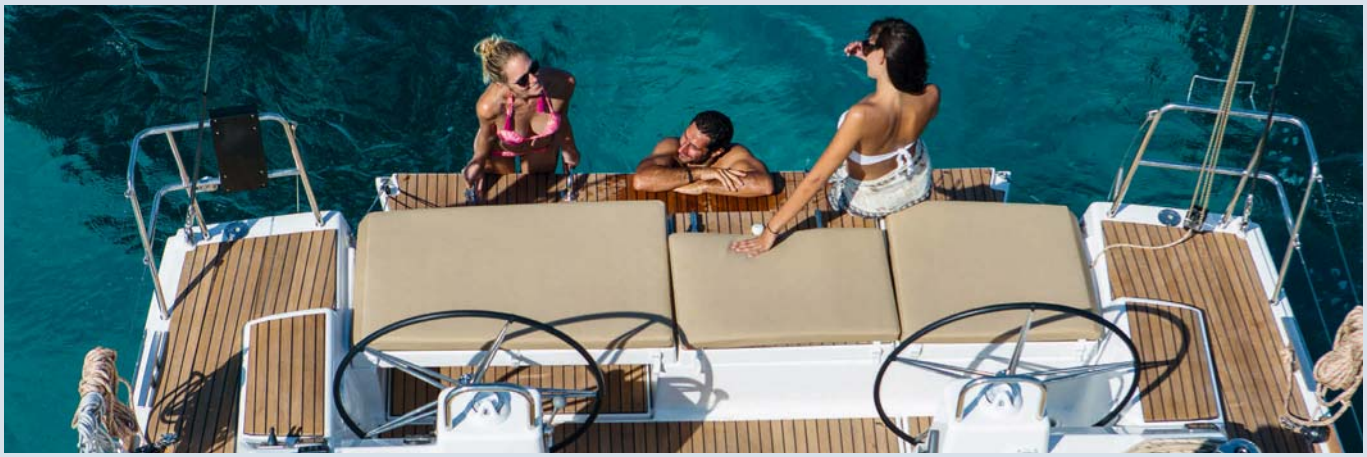
Durante 4 años, ha alcanzado las cifras de 150.000 miembros en 20 países, 60.000 alquileres efectuados y 40.000 opiniones de clientes en la web. Después de haber seducido a armadores en Francia, en España y a través del mundo, en 2017, «el Airbnb de los barcos» añadió 10.000 barcos de profesionales a su flota. La start-up tiene como objetivo proponer una flota de 30.000 barcos (particulares y profesionales) disponibles en 50 países antes fin de 2018, con el objetivo de ser referente mundial del alquiler de barcos online.

www.clickandboat.com/es

DISFRUTE SUS VACACIONES

CON NUESTROS EXTRAORDINARIOS VELEROS RAPIDOS Y COMFORTABLES.

Yates con gran plataforma de baño, solarium y en su amplia bañera un funcional mueble de servicio con barbacoa. Barcos de fácil manejo gracias a su mayor enrollable, piló to automático y hélice de proa.



¡El feeling mediterráneo!





VENTA · ALQUILER · BROKERAGE · SERVICIO

YATES MALLORCA

Distribuidor oficial Islas Baleares para DUFOUR · GALEON · FOUNTAINE PAJOT

Club de Mar · E-07015 Palma de Mallorca

Tel: (0034) 971 70 77 74 · info@yates-mallorca.com · www.yates-mallorca.com



Nueva base de **BARCELONA CHARTER** en L'Estartit

La compañía SIE SL, empresa dedicada a inversiones y explotaciones portuarias, ha decidido apostar por el sector del chárter náutico, reconociendo el auge de esta nueva filosofía de mercado. Para esta nueva área de negocio, la reconocida empresa iniciará su andadura esta próxima temporada en el Club Nàutic de L'Estartit, corazón de la Costa Brava, frente al parque natural de las Islas Medas, habiendo llegado a un acuerdo de colaboración con la firma Barcelona Charter de alquiler de embarcaciones Bénéteau, quien contribuirá al proyecto colaborando en la comercialización de los alquileres de dichas embarcaciones.
www.barcelonacharter.net

MED CAT GROUP amplía su flota

Med Cat Group introduce importantes cambios en su sección de chárter incluyendo nuevas embarcaciones a su flota que estarán disponibles para toda el área mediterránea.
Para esta nueva temporada 2018, desde su base en Port Ginesta, al sur de Barcelona, o desde Baleares en Palma de Mallorca ofrece interesantes ofertas con la nueva gama de catamaranes Bali, con los recién incorporados Bali 4.0, Bali 4.3 y Bali 4.5.
La flota de Med Cat Group cuenta además con una amplia cartera de modelos, tamaños y marcas a su disposición, entre los que destacan los lujosos catamaranes Sunreef Yachts de gran eslora. **www.medcatgroup.com**





NAUTAL adquiere la compañía Incrediblue

Nautal, el marketplace de chárter náutico líder en España, ha realizado la compra de la compañía británica de chárter náutico Incrediblue, que mantendrá y dará nombre al segmento de alquiler de yates lujo de Nautal, que supone actualmente el 10% de su volumen de negocio. Con esta operación, Nautal amplía su plataforma online de alquiler de embarcaciones de recreo con una nueva línea de negocio especializada en el chárter náutico de lujo. Se refuerza así el liderazgo de Nautal en el Mediterráneo, Baleares, Córcega, Cerdeña, Croacia y muy especialmente Grecia, Croacia y Turquía. En la foto, de izquierda a derecha: Roger Llovet, COO de Nautal, Antonio Fiorakis, CEO de Incrediblue, y Octavi Uyà, CEO de Nautal. www.nautal.es




BOATAWAY
Boataway es el primer sitio web dedicado al **chárter náutico**. ¡Encuentre el barco para sus **vacaciones de ensueño**!
Descargue la aplicación y suscríbase al boletín para recibir todas las ofertas y novedades.
Visita nuestro sitio web **www.boataway.com**
¿Es un operador del sector? introduzca sus barcos antes de marzo y obtendrá una bonificación.

Marina Port de Mallorca con la Fundación Palma Aquarium



Marina Port de Mallorca ha renovado su acuerdo de protección animal con la Fundación Palma Aquarium, mediante el cual se lleva a cabo un programa de medidas de protección de la fauna marina y en concreto de las tortugas marinas, una de las especies más vulnerables y en grave peligro de extinción. Desde hace un año, en la marina hay un depósito especial disponible para los animales que necesiten asistencia y ser trasladados al Centro de Recuperación de Fauna Marina que se encuentra en el Palma Aquarium. *www.portdemallorca.com*



El Real Club de Regatas de Alicante amplía su concesión

La Autoridad Portuaria de Alicante y Puertos del Estado aprobaron, el pasado 20 de diciembre, la ampliación de vigencia de la concesión administrativa del Real Club de Regatas de Alicante. El Club solicitó en 2015 la ampliación, que vencía en 2027, acogiéndose a la Disposición Transitoria Décima del Texto Refundido de La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, con un compromiso de inversión que mejorará la productividad, calidad ambiental y eficiencia energética. De esta manera el Club de Regatas se convierte en el primer Club Náutico Español en conseguir la ampliación de vigencia que pasará de vencer en el año 2027 al año 2039.
www.rcra.es

Marinas de Andalucía, satisfecha con la APPA



El presidente de la Asociación Marinas de Andalucía, José Carlos Martín, ha mantenido una reunión con la nueva gerente de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, Mariela Fernández, designada para este puesto a finales del año pasado. En este encuentro, según apunta Martín, se ha notado una predisposición de la nueva gerente de la APPA a estabilizar todas las cuestiones que afectan al sector náutico deportivo y aclarar todos los asuntos pendientes entre la administración autonómica y los concesionarios que gestionan los 16 puertos deportivos unidos a la Asociación Marinas de Andalucía.
www.marinasdeandalucia.com

Enrique Martínez, elegido presidente del RCNT

La lista electoral encabezada por Juan Enrique Martínez García fue la más votada en los comicios celebrados a lo largo del 20 de diciembre en el Real Club Náutico de Tenerife (RCNT). La lista ganadora superó en las urnas a la presentada por José Miguel Conejo de la Roca. *www.rcnt.es*



Gabriel Martínez, reelegido en Puertos Valencianos



Tras doce años al frente de la Agrupación de Puertos Deportivos y Turísticos de la Comunidad Valenciana, Gabriel Martínez, ha sido recientemente reelegido, por unanimidad, presidente de la misma para un periodo de cuatro años más. Gabriel Martínez, actual director general de Marina de Dénia, fue cofundador de la Agrupación, de la que en su primer periodo formó parte en calidad de vicepresidente 1º. Además, es vicepresidente de la Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos, delegado nacional ante el Clúster Marítimo Español, ante la Dirección General de la Marina Mercante y ante la Comisión de Faros y presidente de la Agrupación de Puertos Deportivos y Turísticos de la Comunidad Valenciana (FEAPDT). *http://agrupacionpuertoscv.es/*

Port Esportiu Marina Palamós facilita numerosas actividades

En pleno corazón de la Costa Brava, Port Esportiu Marina Palamós, propone numerosas actividades náuticas, no sólo a navegantes, sino también a familias –submarinismo, snorkel, alquiler de embarcaciones, salidas en velero, en kayak, bautizos de mar, etc.– además de contar con una escuela náutica. Se trata de propuestas, que Port Esportiu Marina Palamós proporciona cada verano a familias con niños –de entre 10 y 17 años–. ***www.marinapalamos.com***







Nueva guía audiovisual de los puertos deportivos de la Costa Brava

Los Puertos Deportivos de la Costa Brava presentaron, en el salón Düsseldorf, la nueva guía audiovisual sobre toda su oferta náutica. La guía, que consta de 19 vídeos de marinas y puertos deportivos, está impulsada conjuntamente por los Puertos Deportivos de la Zona Costa Brava de la ACPET, el Patronato de Turismo de la Costa Brava y ADAC (Real Automóvil Club de Alemania). El objetivo es potenciar en el mercado alemán la entrada de los puertos deportivos y las actividades que se hacen en el entorno, permitiendo captar un nuevo perfil de turista para la Costa Brava. ***www.acpet.es***

Monte Real Club de Yates de Bayona recibe la Q de Calidad

La apuesta del Monte Real Club de Yates por la excelencia turística acaba de ser reconocida con la *Q de Calidad*, una distinción concedida por el Instituto para la Calidad Turística de España (ICTE) que reconoce a aquellos establecimientos que prestan un servicio al más alto nivel dentro del sector del turismo. La calidad, la profesionalidad y la seguridad fueron tres de los aspectos que se tuvieron en cuenta a la hora de otorgarle el distintivo al club baionés, que también destacó en fiabilidad, rigurosidad y prestigio. Actuaciones concretas como la elaboración de un manual de buenas prácticas ambientales, la construcción de un paseo adaptado para personas con discapacidad o la prestación de servicios en varios idiomas, le permitieron obtener dicho reconocimiento. *www.mrcyb.es*



Los puertos del Estado ofrecen más de 105.000 amarres para la náutica deportiva



Una delegación española, liderada por Puertos del Estado, estuvo presente en el Boot Düsseldorf. El stand "Ports of Spain" contó con la presencia de los puertos de A Coruña, Baleares, Las Palmas, y Melilla, así como la Agrupación de puertos deportivos de Valencia, el Yacht Port de Cartagena, y la Asociación Suncruise que engloba a las siete Autoridades Portuarias de Andalucía. Los puertos y náuticas deportivas ubicados en las instalaciones de los puertos del Estado ofrecen cerca de 1/3 de los más de 105.000 amarres existentes en las costas españolas. Por otro lado, si nos centramos en un sector de reciente auge, el de los denominados megayates, comprobamos que de las 27 instalaciones españolas que admiten grandes esloras, la mitad se sitúan en puertos de interés general.

De acuerdo con los últimos estudios disponibles, la náutica deportiva (construcción, reparación, industria asociada y servicios) aporta aproximadamente un 0,7% del PIB nacional y más de 110.000 empleos, directos e indirectos, siendo un sector con capacidad para generar efectos de arrastre en la economía, por el cual se generan más de 4 euros y 7 puestos de trabajo por efecto indirecto e inducido por cada euro/puesto de trabajo generado. Un sector, en definitiva, que se configura como un elemento de gran importancia dentro del desarrollo económico de España, que se encuentra en gran medida vinculado a otro sector clave para nuestra economía como es el turístico y de ocio.

www.puertos.es/es-es



MARINE SPIRIT

MARINE SPIRIT VARADERO | MARINE SPIRIT CHARTER | MARINE SPIRIT ACADEMIA

MARINE SPIRIT nace de la experiencia de más de dos décadas en el sector náutico.
En sus nuevas instalaciones de Calpe ofrece calidad y atención personalizada en mantenimiento y reparación de embarcaciones. Cuenta con 6.600 m2, una capacidad de varada de 260 toneladas y una eslora máxima de 38 mts., en la que pueden amarrar yates de hasta 41 mts.

www.marinespirit.es **Tlfn: 618 396 080** **Coordenadas** **38º 38´09.9" N**
Vicente Belliure s/n Puerto Pesquero 03710 Calpe (Alicante) **0º 04´03.1" E**

Marina Burrianova, premiada en la Gala Nacional de Piragüismo



Por la especial implicación en la práctica y promoción del piragüismo, Marina Burrianova ha sido distinguida en la categoría *Premio a la Colaboración de Entidades Privadas*, por su especial implicación en la práctica y promoción de este deporte. Éste es un galardón que la Federación Española ha concedido por primera vez a una empresa.

Andrés Gimeno, Consejero Delegado de Marina Burrianova, fue el encargado de recoger el reconocimiento de la mano del presidente de la Federación de Piragüismo de la Comunidad Valenciana, Juan Antonio Cinto, durante el evento celebrado en el Auditorio Goyneche del Comité Olímpico Español, situado en Madrid.

www.burrianova.com

Puerto Banús, destino de lujo en el Mediterráneo

Puerto Banús, el icónico puerto de Marbella y de la Costa del Sol, es el destino preferido por el turismo de lujo del sur de Europa y del Mediterráneo. Sus amplias instalaciones náuticas, su oferta de lujo en moda, gastronomía y ocio junto con el clima y el encanto de la región, atraen cada año a 5 millones de visitantes de un alto poder adquisitivo, procedentes principalmente del Norte de Europa, Rusia, Reino Unido y Oriente Medio.

Puerto Banús es también una de las mayores infraestructuras costeras de todo el Mediterráneo. Con más de 34.000m², dispone de 915 amarres para alojar veleros y superyates y es, además, el único puerto de Andalucía en el que se pueden atracar embarcaciones de más de 50 metros de eslora.

www.puertojosebanus.es



FOTO: MARBELLA CLUB HILLS



BurrianaNova
clubdemar

¡Últimos amarres de esta campaña a la venta!

BurrianaNova, un estilo de vida junto al mar

Amarres 8 x 3 por 6.050€
Amarres 10 x 3,75 por 10.890€
Amarres 12 x 4,5 por 13.310€
Amarres 15 x 5,5 por 16.940€
Precio: IVA incluido
Oferta limitada a un número limitado de amarres.

Descubre uno de los puertos deportivos mejor ubicados en la costa mediterránea.

Disfruta de un entorno turístico inmejorable, con una amplia oferta de servicios culturales y de ocio:

Consulte en el apartado de promociones de nuestra web las ofertas de nuestros servicios, alquiler y venta de amarres:

www.burriananova.com
info@burriananova.com
Tel.: (+34) 964 227 200



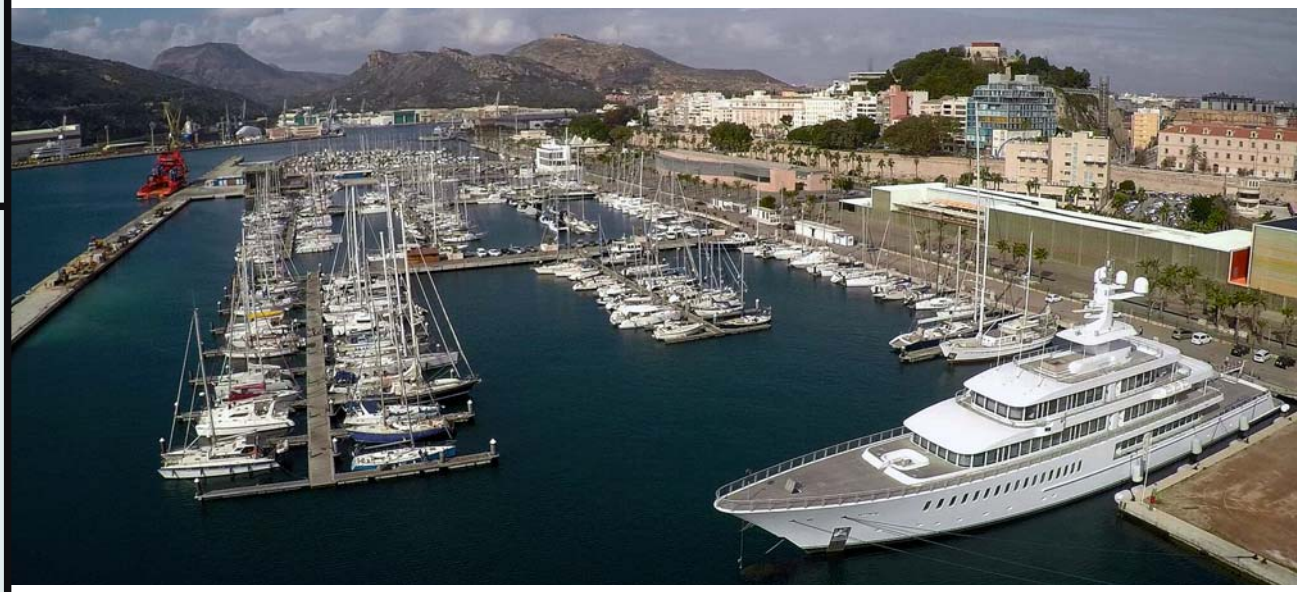
Servicio Full Service:

- Servicio marinería 24 hrs. 365 días al año
- Suministro ilimitado de luz, agua, internet
- Vigilancia de sus amarras diarias
- Baldeo periódico de su cubierta
- Posibilidad de puesta en marcha periódica de su motor gratuita
- Descuentos para los usuarios en nuestro varadero.

- Oferta especial en la venta de amarres con muchas ventajas
- Travelift de 50 tm. y 6100 m² de explanada para servicios
- Comunicaciones inalámbricas
- 1.350 m² de locales comerciales, cafeterías y restaurantes
- 200 plazas de aparcamiento
- Conexión Internet WIFI, vestuarios y lavandería
- Escuela de Vela y Náutica
- Centro de buceo

Yacht Port Cartagena

La nueva marina del Mediterráneo



La marina deportiva Yacht Port Cartagena ha experimentado una gran transformación en los últimos diez años gracias a una notable inversión económica, que le ha aportado nuevos atractivos.

Yacht Port Cartagena está situada en el corazón de una ciudad con más de 3.000 años de antigüedad de gran valor cultural, lo que sin duda la hace más atractiva. Sin embargo, ello no sería suficiente para atraer a los visitantes si sus amarres, disponibles en alquiler o venta para cualquier tipo de embarcación (incluyendo megayates), no alcanzaran las máximas cotas de calidad.
Resguardada por las colinas circundantes y los diques de La Curra y Navidad, hablamos de una de las marinas más segura y recomendables del Mediterráneo. Está muy bien conectada, con dos aeropuertos internacionales próximos, y ya de por sí se halla en un gran puerto natural, a medio camino entre Gibraltar y Mallorca. Todo ello contribuye a que Yacht Port Cartagena se esté consolidando como el puerto deportivo de referencia en el sureste peninsular.
El acceso está controlado las 24 horas para garantizar su privacidad y su seguridad, y cuenta con toda clase de servicios para que la estancia sea muy placentera: atención telefónica y VHF Canal 9, asistencia por el preparado personal del puerto, suministro de combustible, reparaciones náuticas, varadero, parking privado gratuito, conexión Wi-Fi, suministros de agua y electricidad en todos los amarres (monofásico y trifásico), alquiler de vehículos, lavandería, recogida selectiva de basura y reciclaje, entre otros.

Una evolución exitosa

El puerto ha experimentado una gran transformación en los últimos diez años gracias a una notable inversión económica, que le ha aportado nuevos atractivos como explanadas para pasear, restaurantes, zona comercial y puntos de información turística.
En cuanto a las características concretas de la marina, dispone de 310 amarres para cualquier tipo de embarcación, incluyendo superyates de hasta 140 metros de eslora. Cuenta con varios tipos de amarres, de costado, de proa o popa, a la venta o en alquiler, así como muelles de hormigón para embarcaciones grandes. La profundidad de sus aguas se sitúa entre los 8 y los 12 metros.✻

YACHT PORT CARTAGENA
Paseo Alfonso XII, 24, 30202 Murcia
Teléfono: 968 12 12 13
www.yachtportcartagena.com |
marina@yachtportcartagena.com
Latitud y longitud: 37º 35' 44' N | 00º 58´39" W
AMARRES
Eslora máxima: 140 m. **Ancho bocana:** 42 m.
Calado máx. dársena: 12 m. **Amarres totales:** 310

DEL 1 MARZO AL 30 JUNIO



LA GARANTÍA MÁS AMPLIA

100%
GARANTÍA DE FÁBRICA

PROTEJA SU INVERSIÓN

DESTINO 2028

Es el momento de tomar una decisión que a largo plazo agradecerá. Hasta el 30 junio de 2018, Evinrude le ofrece una garantía inigualable de 10 años en la compra de un nuevo motor Evinrude E-TEC. Además de ser totalmente de fábrica, esta garantía cubre a cualquiera de los propietarios a lo largo de 10 años. ¿Esperaba menos del mejor motor fueraborda del mercado?

Visite **evinrude.com** para encontrar más información sobre nuestras ofertas.

*PROGRAMA DE AMPLIACIÓN DE GARANTÍA LIMITADA DE BRP A 10 AÑOS (3 AÑOS ESTÁNDAR + 7) sólo se ofrece a través de BRP European Distribution SA y de los concesionarios oficiales de Evinrude, para motores fueraborda Evinrude® vendidos a residentes de España y destinados exclusivamente a USO RECREATIVO. Los motores fueraborda incluidos son todos los Evinrude E-TEC nuevos y sin usar de 25 caballos y más del año 2010 y más adelante que se compren, se entreguen y se registren en garantía entre del 1 de marzo 2018 y el 30 de junio 2018. En el programa de garantía limitada ampliada no se contemplan accesorios, indicadores ni equipamiento de la embarcación.

Este programa de ampliación de garantía limitada proporciona hasta 10 años de garantía limitada (garantía limitada de 3 años y 7 años de ampliación de la garantía limitada BRP) o 1500 horas, dependiendo de lo que ocurra primero. La promoción está sujeta a todas las exclusiones, limitaciones de responsabilidad y todos los demás términos y condiciones de la garantía limitada estándar de BRP, incluyendo, sin limitación, las exclusiones de los daños causados por un uso indebido o negligente. Se aplican disposiciones especiales para el programa de extensión de garantía limitada, Promoción no acumulable con otras promociones, visite www.evinrude.com o su concesionario Evinrude autorizado.

©2018 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Reservados todos los derechos. ®, ™ y el logotipo de BRP son marcas comerciales de Bombardier Recreational Products Inc. o de sus filiales.

EVINRUDE | BRP

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

RELOJ OFICIAL
GARMIN



Ibiza
Illes Balears

Pepe Ferrés fundador de La Ruta de la Sal

www.larutadelasal.com

GOIB Conselleria Treball, Comerç i Indústria · idi Institut d'Innovació Empresarial de les Illes Balears · Consell d'Eivissa · Ajuntament de Sant Antoni de Portmany · Ports IB · FECOEV · Ajuntament de Sitges

Difusión Náutica · Skipper · Club Marítim Port Ginesta · Real Club Náutico Denia · Club de Vela Puerto de Andratx · Es Nàutic · Marina El Portet Dénia · Asociación de Navegantes del Mediterráneo · RANC Real Asociación Nacional de Cruceros · Vela Federació Catalana · Federación de Vela Comunidad Valenciana · Federació Balear de Vela

marina estrella · Hanse · Highfield aluminium RIB · Urk water sports · salonnautico Internacional de Barcelona · 100 1917-2017 Trasmediterranea · Gramona · YAMAHA Revs Your Heart · ausmar · FYORD · Pantaenius Agencia de suscripción de seguros náuticos

Yacht Angels · El Capità Restaurant · NewWave · illy · Rio Ibiza · class Rent a car · Catamaran Center · FLO Brasserie · Med Cat Group

www.larutadelasal.com • inscripciones@difusionnautica.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

FLO

BRASSERIE BARCELONA

Brasserie desde 1982



Cocina mediterránea a base
de productos nobles cuidadosamente elaborados

La Ruta de la Sal

El Producto es la base en Brasserie Flo,
"un producto noble de temporada que mimamos
para darle todo el protagonismo que merece".

Reserva
933 193 102

Carrer Jonqueres, 10 – 08003 Barcelona
Telf. 933 193 102 – reservas-flo@groupeflo.es
www.brasserieflobarcelona.com

HIGHFIELD
aluminium RIBs

Número 1 en cascos de aluminio

SEMIRRÍGIDA
OFICIAL DE
La Ruta de la Sal



GRUP NIZA BARCELONA
NEUMÁTICAS & SEMIRRÍGIDAS

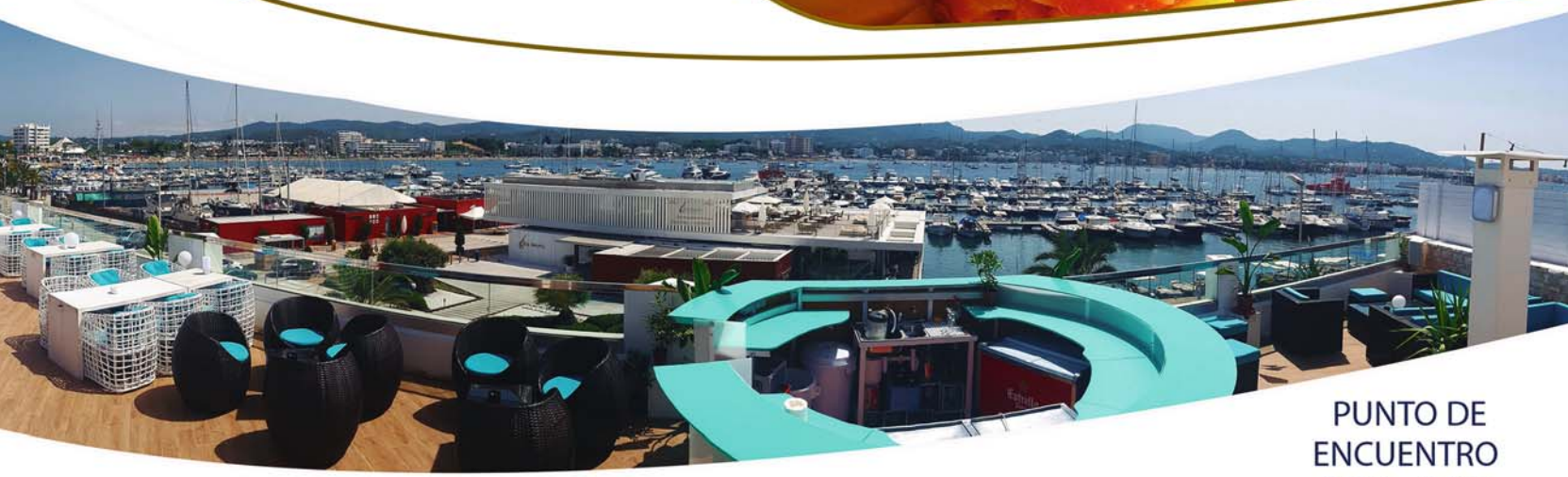
Marina de Port Premià, local 24
08330 Premià de Mar ~ Barcelona ~ España
Teléfono: +34 931 142 636 / 607 258 356
www.grupnizabarcelona.com

HONDA MARINE

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)





EXCLUSIVE

LUXURY . RENTAL . CARS



EXCLUSIVE RENTAL CARS, es la primera empresa de alquiler de coches de lujo en la isla de Ibiza, nuestro servicio exclusivo, discreción y profesionalidad nos han hecho estar a la cabeza de nuestro sector por noveno año consecutivo.

Contamos con la flota de coches más exclusiva de la isla, nuestras marcas son: Ferrari, Porsche, Range Rover, Mercedes, BMW, Audi, Hummer, Mini, Jeep… Sin olvidar que podemos ofrecer cualquier otra marca de vehículo bajo pedido.

Para complementar nuestro más profesional servicio de alquiler de coches también ofrecemos alquiler de Villas exclusivas, yates, Jets privados, seguridad, amarres, restaurantes, discotecas, asistentes personales, servicio de chofer, organización de fiestas privadas contando con los mejores Dj´s de la Isla, etc…

Hacemos que su estancia en la Ibiza sea inigualable gracias a nuestro equipo de profesionales que, año tras año, nos convierten en la empresa más exclusiva de la Isla.

EXCLUSIVE RENTAL CARS, el lujo en estado puro!!

EXCLUSIVE RENTAL CARS is the first company developed to offer Luxury car rental in Ibiza island, our discreet, exclusive and professional service have made us to be ahead for nine years.

We have the most exclusive fleet of brand cars like: Ferrari, Porsche, Range Rover, Mercedes, BMW, Audi, Hummer, Mini, Jeep… We can also provide any other brand under demand.

As part of our professional service we include exclusive rentals in luxurious Villa, sprivate Jets, yaths, private security, restaurants, night Clubs, private parties with the best DJ´s of the island…
Thanks to our professional team we will make your time in Ibiza unforgettable.

Year after year we are the most exclusive company in the island.

EXCLUSIVE RENTAL CARS, the luxury in its most pure form!!

MINI · Jeep · ABARTH · LAMBORGHINI · MASERATI · BMW · DODGE · AUDI

Tel: +34 971 310 401 • Tel (24h): +34 647 539 068 • www.exclusiverentalcars.com • info@exclusiverentalcars.com

A UN BORDO DE LA 31 RUTA DE LA SAL

Vital y deportivamente exigente



El próximo día 29 de marzo, Jueves Santo, comenzará la 31 edición de la Regata de Altura de **La Ruta de la Sal**, con **salidas** desde **Port Ginesta** para la Versión Barcelona; **Dénia** para la Versión Dénia, y **Puerto de Andraxt** para la Versión Mallorca, con **llegadas**, para todo los casos, en **Sant Antoni de Portmany** en Ibiza.

© ALFREDFARRE.COM

Participar en La Ruta de la Sal es, bajo aspectos deportivos, una magnífica y, sin duda alguna, una manera brillante de experimentar las alegrías y bondades de la competición en alta mar, regateando contra muchos barcos en una prueba emblemática, divertida, con mucho sabor a mar y a competición. También es una regata exigente y con muchas variables que hacen que sea técnica y tácticamente compleja.

Un evento que durante los últimos 30 años ha contribuido de una manera decisiva a fomentar y promocionar la navegación de crucero en nuestro país. Una de las regatas de altura más consolidadas del Mediterráneo, líder indiscutible en índices de participación y popularidad: basta con considerar que durante estos 31 años han navegado en La Sal unas 5.900 embarcacio-



© ALFREDFARRE.COM



© ALFREDFARRE.COM



© ALFREDFARRE.COM

nes tripuladas por cerca de 40.500 regatistas y se han cubierto unas 8.120 millas de competición por el Mar Balear. Unas cifras que dan una idea de la magnitud de esta cita que, al margen de sus bondades deportivas, se ha convertido en una excelente promotora del turismo náutico para Ibiza.

La 31 edición de La Ruta de la Sal ha superado todas las previsiones de participación, con muchas más solicitudes que las que la organización puede aceptar, por las lógicas limitaciones de amarres en Sant Antoni de Portmany, cubriendo totalmente el cupo máximo de embarcaciones fijado para este año en 175 equipos, lo que ha provocado la existencia de una importante lista de espera, dependiente de bajas en los listados oficiales provisionales.

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.

Tres regatas y un solo evento

La 31 Ruta de La Sal 2018, que se disputa, bajos aspectos organizativos y logísticos, como un solo evento, se apoya en un programa deportivo que contempla la celebración tres regatas distintas, cada una de ellas con

A partir de esta edición, se crea un nuevo trofeo, la "Triple Copa de La Sal" destinada a distinguir a aquellos equipos que logren vencer, en un periodo de tiempo no superior a los 5 años, las tres regatas que conforman La Sal: la Versión Barcelona, la Versión Dénia y la Versión Mallorca.

Programa deportivo y social

Versión Barcelona - CM de Port Ginesta

27 y 28 de marzo

11.00 h/19.00 h: Formalización de inscripciones y entrega de la Bolsa del Capitán.

28 de marzo

20.00 h: Reunión de patrones.

21.00 h: Bienvenida a las tripulaciones en el Restaurante Es Capità.

29 de marzo

08.00 h: Salida de los barcos al mar.

09.55 h: Señal de atención para iniciar el procedimiento de la salida.

10.00 h: Salida de la Versión Barcelona.

Versión Denia - RCN de Denia

28 de marzo

10.00 h/20.00 h: Formalización de inscripciones y entrega de la Bolsa del Capitán.

21.00 h: Bienvenida a las tripulaciones en el Club con catering y degustaciones varias.

29 de marzo

10.00 h: Reunión de Patrones

13.55 h: Señal de atención para iniciar el procedimiento de la salida.

14.00 h: Salida de la Versión Dénia.

Versión Mallorca - Club de Vela del Puerto de Andraxt

28 de marzo

10.00 h/20.00 h: Formalización de inscripciones y entrega de la Bolsa del Capitán.

21.00 h: Bienvenida a las tripulaciones en el Club con catering y degustaciones varias.

29 de marzo

09.00 h: Reunión de Patrones

11.55 h: Señal de atención para iniciar el procedimiento de la salida.

12.00 h: Salida de la Versión Mallorca.

Llegada CN Sant Antoni de Portmany

29 – 31 de marzo (24 h)

19.00h: Apertura de la Oficina de regatas, Comité de Bienvenida y Village.

30 de marzo

Copa de Arribada en el bar-restaurante Río Ibiza, punto de encuentro de los navegantes.

31 de marzo

12.00 h: Rueda de Prensa con los vencedores de la regata.

20.00 h: el Acto Oficial de Entrega de Trofeos y Gran Sorteo de Premios.

Cena-Bufet y fiesta de La Sal.



El **mar Balear** será el escenario de una competición que reunirá a **más de 170 equipos** y unos **1.200 regatistas**, los equipos más competitivos en la **navegación de altura-media**.

unas características físicas y técnicas muy específicas.
Como interesante novedad deportiva a partir de esta edición, se crea un nuevo trofeo, la "Triple Copa de La Sal" destinada a distinguir a aquellos equipos que logren vencer, en un periodo de tiempo no superior a los 5 años, las tres regatas que conforman La Sal: la Versión Barcelona, la Versión Dénia y la Versión Mallorca. Los ganadores de la edición de 2017 – "Clem" (Versión Mallorca), "Blue Dragón" (Versión Dénia) y "Clajasan" (Versión Barcelona)– son los primeros candidatos a esta mención.

Desde el litoral catalán

La Versión Barcelona, que saldrá el próximo jueves 29 de marzo de 2018 a las 10.00 h desde el CM Port Ginesta, se compite sobre un recorrido de 140 millas con rumbo directo hasta el Club Náutico de Sant Antoni de Portmany en Ibiza.
Competirán más de 60 embarcaciones tripuladas por unos 480 regatistas. La flota incluirá a una potente representación de equipos de los litorales catalanes y levantinos, entradas puntuales de las islas baleares y litoral andaluz, con unos 20 clubes náuticos, marinas y asociaciones deportivas representadas. Y, además, una sensible entrada de embarcaciones extranjeras, con pabellones de países como Rusia, Italia, Alemania, Inglaterra, Suiza, Luxemburgo, Portugal y, muy especialmente, Francia, que en su mayoría provienen de puertos de las costas del Languedoc-Rosellón y Provenza-Costa Azul.
Cabe destacar en la Versión Barcelona la implantación y consolidación de la "Hanse Cup", con 12 barcos inscritos, y la gran competencia que se está augurando en la categoría GOLF (A dos) en la que con una inscripción de más de 6 equipos, destaca el monotipo oceánico de clase 40 "Routes du Large".

Desde las Costas Levantinas

La Versión Dénia con salida prevista para las 14.00 h del jueves 29 de marzo desde el RC Náutico de Dénia, incluye un circuito de 120 millas que obliga a los equipos en competición a tomar Formentera por babor, la Isla de Tagomago y, navegando por la costa norte de Ibiza, llegar hasta Sant Antoni de Portmany.
Esta largada reunirá a unos 90 veleros tripulados por unos 570 deportistas, con flotas procedentes de al menos 25 clubes náuticos y marinas, con entradas específicas de equipos con base en las costas andaluza, levantina y catalana, así como equipos procedentes de las islas Canarias, Galicia y Cantabria. La flota con pabellones extranjeros podría alinear a cerca de 18/20 desafíos. Será, en todo caso, una flota muy competitiva, muy numerosa y en general con bandas de esloras muy similares que garantizan una regata amena y de alto nivel para esta salida desde Dénia.

Desde la Isla de Mallorca

La Versión Mallorca zarpará a las 12.00 h del jueves 29 de marzo desde el Puerto de Andratx hasta Sant Antoni, dejando por estribor las islas de Tagomago, Formentera, Es Vedrá, Bledas y Conejera. Unas 103 millas de singladura por el norte de las Islas de Mallorca e Ibiza, atravesando el canal existente entre ambas islas, que se dibuja como un recorrido bastante asequible por distancias pero con grandes dificultades tácticas, en especial a partir de Tagomago y hasta la línea de llegada en Cab Negret, en Sant Antoni de Portmany. Una regata muy diferente a las Versiones de Dénia y de Barcelona, en la que se combina la navegación costera y la navegación de altamar.
La salida desde Mallorca reunirá a una flota de unas 30 embarcaciones con unos 210 tripulantes, procedentes en su gran mayoría de la isla de Mallorca, con entradas puntuales de equipos de Ibiza y de las costas de la península Ibérica. La participación extranjera podría reunir a unas 10 embarcaciones, en su mayoría barcos de residentes extranjeros con base en las islas Baleares. Destacar la entrada en competición de más de 5 equipos en categoría GOLF (A dos).
Una flota importante que apuesta por la novedad y las opciones de un recorrido, en el que casi todo está por escribir y registrar, lo que augura una competición muy dinámica y de alto nivel deportivo.❋
www.larutadelasal.com

Récord de tiempo

Desde Barcelona:
13h:18m:54s
Desde Dénia:
13h:10m:15s
Desde Andraxt:
24h:36m:26s

EN UN DESTINO SIN COBERTURA, INREACH TE MANTIENE CONECTADO.

GPS Y COMUNICACIÓN POR SATÉLITE | ENVÍO Y RECEPCIÓN DE MENSAJES | FUNCIÓN S.O.S. | COBERTURA 100% GLOBAL



© 2017 Garmin Ltd o sus subsidiarias

El dispositivo de comunicación satelital que proporciona un servicio de mensajería bidireccional con familiares, amigos o servicios de emergencia y en cualquier parte del mundo. Incluso donde tu teléfono no tenga cobertura. Además, ofrece datos de meteorología náutica actualizados, mostrando la altura del oleaje, detalles de visibilidad y mucho más.

Garmin.es

INREACH SE®+ & INREACH EXPLORER®+

GARMIN.

La Ruta de la Sal

GARMIN

Reloj oficial. Los ganadores absolutos de cada una de las versiones recibirán un reloj Quatix 5, capaz de conectarse con plotters y otros dispositivos para ofrecer control de piloto automático.

HIGHFIELD aluminium RIB

Neumática oficial. Líder mundial en semirrígidas de aluminio, lanza una edición especial La Ruta de la Sal. Las neumáticas estarán a disposición de la organización y posteriormente saldrán a la venta a un precio muy especial.

marina estrella Hanse

Segunda edición de la Hanse Cup, una iniciativa de Marina Estrella para reunir y premiar a los patrones del prestigioso astillero alemán.

ausmar

Fiel colaborador de La Ruta de la Sal y del Circuito Mediterráneo de Altura, partner estratégico para todo lo que se refiere a seguridad marítima.

PANTAENIUS
Agencia de suscripción de seguros náuticos

Gran especialista mundial en seguros náuticos, pone su dilatada experiencia al servicio de la organización y ofrece su asesoría a cualquier equipo que lo requiera.

Gramona

El brindis de los ganadores que se realiza con el cava oficial, presente en todos los eventos, es una imagen icónica de la prueba.

NewWave

Expertos en la promoción corporativa, visten al Comité de Regatas con la equipación oficial de La Ruta de la Sal.

100 1917-2017 TRASMEDITERRANEA

Como grandes conocedores de las rutas marítimas no podían dejar de dar su apoyo a esta gran fiesta de la navegación de altura.

YAMAHA Revs Your Heart

Su apoyo, y la aportación de un motor fueraborda a sortear entre todos los participantes, es muestra de la gran implantación de la marca en el sector náutico.

salonnautico
INTERNACIONAL DE BARCELONA

El Salón Náutico Internacional de Barcelona es el marco idóneo para realizar cada año la presentación oficial de la regata.

FYORD

El apoyo de esta marca de moda masculina reafirma el ADN náutico de la misma y nutre el gran sorteo de la entrega de trofeos con prendas deportivas y técnicas.

illy

La marca italiana de café tiene una profunda vinculación con el mar. Colabora con las dos regatas de mayor participación del Mediterráneo: la Barcolana y La Ruta de la Sal.

Class Rent a car

Agencia oficial de alquiler de coches, ofrece precios especiales a todos los regatistas para visitar la maravillosa Isla de Ibiza.

MED CAT GROUP
CHARTER · BROKERAGE · SERVICES

Empresa de referencia en el sector del brokerage y el chárter, ofrece también servicios de gestión integral que suponen un valor añadido para todos los navegantes.

Río IBIZA

Este acogedor local, frente al CN Sant Antoni, es el punto de encuentro de los navegantes en Ibiza, donde podrán disfrutar de la copa de bienvenida.

YACHT ANGELS

Los navegantes con salida en Barcelona podrán conocer de primera mano el servicio de catering de esta empresa, especializada en proveer personal calificado para todas las necesides.

El Capità RESTAURANT

Restaurante especializada en productos del mar, junto a la Playa de Castelldefels, ofrece la buffet de despedida a las tripulaciones con salida desde Port Ginesta.

LO BRASSERIE

Restaurante en el corazón de Barcelona, al estilo de los cafés y brasseries franceses, acoge la rueda de prensa y comida de presentación anual de La Ruta de la Sal

Urk water sports

Empresa de comercialización y renting de equipamiento náutico, como las bicicletas acuáticas Schiller.

Ibiza









www.ibiza.travel

IBIZA ES UN DESTINO QUE OFRECE INNUMERABLES OPORTUNIDADES PARA AQUELLOS QUE BUSCAN DISFRUTAR DE EXPERIENCIAS ÚNICAS EN CUALQUIER MOMENTO DEL AÑO. **¡APROVECHA Y VEN A CONOCER LA ISLA, UNA INFINIDAD DE SORPRESAS TE ESPERAN!**

IBIZA IS A DESTINATION THAT OFFERS COUNTLESS OPPORTUNITIES FOR THOSE LOOKING TO ENJOY UNIQUE EXPERIENCES AT ANY TIME OF THE YEAR. **TAKE ADVANTAGE AND COME TO KNOW THE ISLAND, AN ENDLESS AMOUNT OF SURPRISES AWAIT YOU!**

Consell d'Eivissa

Ibiza_Travel facebook.com/ibztravel @ibizatravel

X GRAN PRIX del ATLÁNTICO
10 de enero de 2018

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

Rumbo directo al Caribe



El 10 de enero **seis embarcaciones** partieron de **Marina Rubicón**, con el objetivo de cubrir las **3.030 millas** hasta **Marina Le Marin**, con paso previo por el canal de Mindelo, en **Cabo Verde**.

El Gran Prix del Atlántico, la regata oceánica organizada por Difusión Náutica, se ha caracterizado en esta edición por dos tramos muy diferenciados y una parada técnica en Mindelo. El primer tramo fue una dura travesía de 930 millas entre Lanzarote y las islas Cabo Verde, con viento fuerte del Norte que provocó varias averías, El segundo tramo entre Cabo Verde y Martinica, unas 2.100 millas, fue más apacible para la flota, que pudo atravesar el Atlántico con vientos constantes del Este, entre flojos y moderados, que dieron un rumbo casi directo hacia Martinica.

Toda la flota en Martinica

El 28 de enero, el Hanse 461 *The Best Skipper*, con Enric Botet, Víctor Canela, Josep Navarro, Santiago García, Pablo Tariego, Jose Martín y Mercedes Garrido, fue el primer barco en llegar a Marina du Marin. Invirtió en total 18 días y 2 horas. Un tiempo muy rápido. El primer tramo de la regata lo cubrieron en 5 días y 8 horas y el segundo en algo más de 12 días.

El catamarán Lagoon 440 *Limblus*, en la categoría Open, fue la segunda embarcación en alcanzar Martinica. La tripulación del coruñés Antonio Butueira, formada por Juan Iago Vidal, Francisco Rodríguez, Jorge Jimenez y Juan Manuel Vidal, entró el 1 de febrero a las 07:50 hora local, completando el recorrido total en menos de 22 días. El *Limblus* realizó parada técnica de tres días en Mindelo para reparar daños ocasionados durante la dura navegación en el primer tramo de la regata.

El ketch Amel 50 *Sinead*, de Jesús Pérez, con Ana López, Dani Sanz y Carlos Roca, llegó tercero en tiempo real. Entró en la línea de meta el 2 de febrero, a las 18:36 hora local, realizando la travesía en 23 días, 18 horas. El *Sinead* fue una de las embarcaciones que realizó parada en Mindelo, realizando el trayecto entre Cabo Verde y Martinica en menos de 14 días.

El 5 de febrero toda la flota había llegado a Martinica. El primero de los tres en entrar en la línea de meta fue el Westerly 41 *Colomba V* de Paco Vaño, Manuel García y José Fernando García, que fijó su llegada a las 01:55 horas de la madrugada. Cuatro horas más tarde (05:44 horas) entró el Bavaria 46 *Kairós* de Agustín Gutiérrez, Elena Sanz, Alberto García y Carmen Gutiérrez, seguido tres horas después (09:09 horas) del Oceanis 34 *Vagabundo* de Juan Antonio Martín, que completaba su 14 cruce atlántico en solitario. Las tres embarcaciones llevaron una navegación muy similar a lo largo de todo el tramo atlántico, impulsados por los vientos alisios que tuvieron un comportamiento muy estable desde su salida de Mindelo, lo que les hizo llevar una navegación muy firme, alcanzando Marina du Marin, en algo menos de 15 días.✻

www.granprixdelatlantico.com



En el próximo número, los participantes del X Gran Prix del Atlántico nos explicaran su experiencia en primera persona.



Rescate en el **Atlántico**

¡Adiós, *Moflete*!

Los cuatro tripulantes del velero *Moflete* largaron amarras el 30 de octubre de 2017 del puerto de Combarro, en Pontevedra, con Australia como destino final, pero su viaje se truncó en mitad del Atlántico a 800 millas al este de Martinica.





Armando Guilarte
www.bato.es

Como siempre por estas fechas, estábamos en Le Marin, en Martinica, cuando nos enteramos de que la tripulación de un velero había sido rescatada por un mercante, a 800 millas de la isla. Conseguimos quedar con Tucho, armador del velero *Moflete*, y con su hermano Paco, en Fort de France, la capital de Martinica, donde uno de sus compañeros estaba hospitalizado. Hombres gallegos, de Pontevedra, con la mar en sus caras de rasgos duros y la desilusión de haber sufrido una gran pérdida en sus miradas.



Avería tras dejar Cabo Verde

Tras largos años de espera para alcanzar el momento de la jubilación del patrón, el *Moflete* se hizo a la mar en el puerto de Combarro, en Pontevedra, el 30 de octubre de 2017, con sus tanques y anaqueles llenos, al igual que sus mochilas, repletas de ilusiones. Lo cierto es que el viaje estuvo marcado por los infortunios casi desde el primer día, aunque no vamos a relatar las vicisitudes de su travesía hasta el último tramo, para darles la oportunidad de que lo cuenten con detalle en un libro que podrían escribir.

Así que comenzamos este relato tras partir de Mindelo, Cabo Verde, el 24 de enero, donde permanecieron un tiempo haciendo algunas reparaciones. Allí conocieron a varios participantes de la regata Gran Prix del Atlántico 2018, entre ellos al navegante solitario Juan Antonio Martín del *Vagabundo*, con quienes mantuvieron numerosas conversaciones.

La navegación durante este tramo fue la habitual en la zona, con los vientos Alisios bien entablados y soplando continuamente entre 15 y 25 nudos del Este, con una mar formada de dos metros de altura aproximada-



Barco

Wauquiez Centurión 47, del año 1987, número de serie 37, de nombre "Moflete"

Tripulación

Los hermanos Antonio y Francisco Díaz Lorente (Tucho y Paco), Xoán Campos y Miguel Molina. Fernando sustituyó a Miguel, que tuvo una lesión en la rodilla en Cabo Verde.

mente. La vida a bordo transcurría con normalidad cumpliendo cada uno sus tres horas de guardia, mientras en los momentos oportunos, Paco preparaba una suculenta comida.

El 30 de enero a mediodía y tras seis días de navegación, el *Moflete* lanzó un quejido que, si bien fue percibido por la tripulación, no alcanzó a detectar su origen después de revisar el barco. Tres o cuatro horas después, a 780 millas de Mindelo y a 1.200 de Martinica, el quejido se convirtió en lamento y esta vez vieron con espanto que la cubierta se había levantado y roto bajo la chapa de acero que forma la base de obenques y obenquillos del costado de babor. Al ir navegando de empopada, no les costó nada trasluchar para quedar amurados a estribor y dejar en banda la jarcia de babor.

Lo primero que hicieron fue bajar al camarote para ver qué era lo qué había sucedido. La unión de los obenques y el cadenote no se podía ver al estar oculta por el armario de la mesa de cartas, por lo que hubo que romperlo, viendo que la unión de ambos era correcta. "***Levantando la tapa de la mesa de cartas, vimos el cadenote separado de las cuadernas del barco. Es como si se hubiera desenroscado***".

Enrollaron la mayor y dejaron un trocito de génova. En ese momento se pusieron en contacto con Salvamento Marítimo en España, para comunicar su situación de "pan-pan" y continuaron navegando al mismo tiempo que comenzaban a tratar de minimizar el daño en la arboladura al perder prácticamente su fijación de babor. Lo primero fue utilizar todas las drizas, dos de spi, una de génova y el amantillo de la botavara como sustitutos de los obenques altos que "cazaron a muerte" en la regala.

El mástil, desde la segunda cruceta, seguía cimbreándose como bailando la danza del vientre para provocar a los navegantes que, no pudiendo soportarlo, pasaron una driza de dinema de 8 mm por encima de la primera cruceta, apoyada contra el mástil y aferrada también un poco más a proa y a popa en la regala. Por si sirviera de algo, pasaron otra driza por el extremo de la cruceta pegada al obenque, que también reenviaron a la regala. El patrón decidió que no debía subir nadie hasta la segunda cruceta para pasar un cabo y desde la cubierta sería un milagro que alguien pudiera lanzar un cabo hasta allí arriba, dado que el mástil del *Moflete* medía cerca de 20 metros.

Así estuvieron navegando durante un día, con el inconveniente de que estaban separándose del rumbo a la tierra más próxima. Durante estas horas y las siguientes, tanto Rafael del Castillo, de la Rueda de los Navegantes, como varios de los miembros de la regata del Gran Prix del Atlántico que estaban mucho más cerca de Martinica y otros veleros más próximos, hablaron por radio con la tripulación del *Moflete* para ofrecerles apoyo y sus mejores consejos.

"***Solicitamos a Salvamento de Martinica, si algún barco nos podría proveer de fuel. Nos hacían falta 250 litros para llegar a Martinica. Mientras no tuviéramos el fuel necesario navegamos a palo seco, a una velocidad de 3-4 nudos, y a rumbo. El mástil, que era pasante, se cimbreaba desde la segunda cruceta, cada vez más***".

"Y así durante 5 días. Cada día se iba deteriorando todo; los obenques de babor iban levantando la cubierta y haciendo el agujero cada vez más grande, por donde entraba el agua procedente de las olas, que pasaban por encima de la regala".



El viento roló a E/NE con lo que decidieron volver a sacar un poco de génova y así podían hacer rumbo 310 con el mástil razonablemente sujeto. Por la noche enrollaban la génova y ponían en marcha el motor con rumbo 265, para acercarse a Martinica, evitando que la parte de babor trabajara y no se siguiera levantando la cubierta.
En un momento en que bajó un poco la mar pasaron una cincha bajo el barco para tratar de que la regala trabajase menos. "***Y así durante 5 días. Cada día se iba deteriorando todo; los obenques de babor iban levantando la cubierta y haciendo el agujero cada vez más grande, por donde entraba el agua procedente de las olas, que pasaban por encima de la regala***".



Herido a bordo

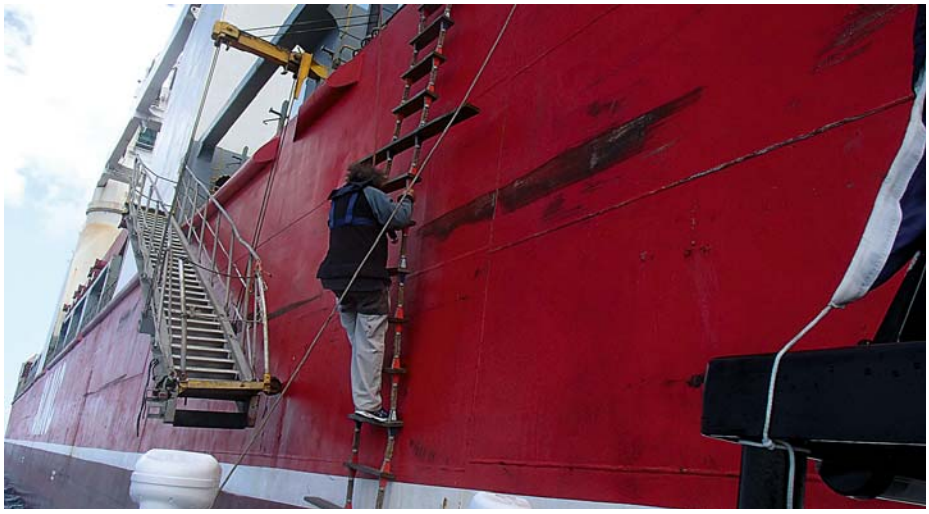
Todo evoluciona a peor por momentos. El barco cruje y se lamenta como no lo ha hecho jamás. La tripulación hace lo que puede y mientras Xoán está dentro tratando de aferrar de alguna manera el bulón al cadenote, un dedo se le queda aprisionado durante unos instantes entre ambas piezas metálicas y sale con el dedo destrozado.
Entre él mismo y Fernando hacen la primera cura para cortar la importante hemorragia. Inmediatamente llaman a Salvamento Marítimo que les pone en contacto con un médico para orientarles en la forma menos mala de tratar el dedo. Entre el médico y los responsables de Salvamento Marítimo deciden que es conveniente evacuar al herido, para lo que Salvamento Marítimo de Francia ordena al mercante *Norfolk*, de bandera norteamericana, que vaya al encuentro del *Moflete*, evacúe al herido y les provea de fuel.
El mercante se acerca al *Moflete* sobre las 4 a.m. del día 5 de febrero y quedan en hacer la operación cuando se haga de día, para restarle un poco de peligrosidad. Al amanecer, el *Norfolk* se acerca nuevamente y les tira al mar unos bidones de plástico con flotabilidad positiva amarrados entre sí con un cabo, y que desde el *Moflete* consiguen enganchar con un bichero. También envían unos medicamentos para el herido. "***Después de recogido el gasoil, esperamos para que evacuaran a Xoán***". Entre el *Norfolk* y el *Moflete* tuvo lugar una conversación "kafkiana" en la que, por resumir, o por lo menos así lo entendieron en el *Moflete*, les indicaron desde el mercante que era más seguro para la vida del herido permanecer a bordo del velero y seguir a motor hasta Martinica, que realizar la operación de rescate en altamar. Sin más dilación, el mercante se separa del velero y se va por donde ha venido.

Rescatados por un mercante

Sin embargo, "***a las pocas horas, por el AIS, vemos que nuevamente el mercante se acerca hacia nosotros para iniciar la operación de rescate y evacuar a Xoán***". (Nota del entrevistador: *Supongo que durante esas horas alguien de Salvamento llamó a los armadores del mercante y les dio "un tirón de orejas"*).
"***Durante el tiempo que tarda en acercarse, los obenques de estribor empiezan a cimbrear fuertemente y por el suelo del Moflete se ve entrar agua por lo que decidimos abandonar el barco. Así se lo comunicamos a Salvamento y al Norfolk, diciéndole que en vez de uno iríamos los cuatro. En ese momento activamos la radiobaliza y se inicia la operación de rescate, para lo que el mercante se pone proa al viento dándonos instrucciones de que el velero se aconche a él mediante una estacha que lanzan desde su costado.***"
"***Para subir nos lanzan una escala de cuerda con peldaños de madera y sin ningún cabo de seguridad para***

Los **obenques** de **estribor** empiezan a **cimbrear** fuertemente y por el **suelo** del ***Moflete*** se ve **entrar agua** por lo que decidimos **abandonar** el **barco**.





"Solicitamos a Salvamento de Martinica, si algún barco nos podría proveer de fuel. Nos hacían falta 250 litros para llegar a Martinica. Mientras no tuviéramos el fuel necesario navegamos a palo seco, a una velocidad de 3-4 nudos, y a rumbo. El mástil, que era pasante, se cimbreaba desde la segunda cruceta, cada vez más".

ayudar". Desde el mercante les advierten que únicamente pueden subir con lo puesto, lo que les obliga a abandonar los pocos enseres que habían embolsado. "***El primero en acceder al mercante, sin ninguna protección, es Fernando. Una vez arriba, le lanzamos una escota para poder utilizarla en ayudar a sus compañeros***". Tucho también se amarra a la escota y alcanza exhausto la cubierta. Lanzan nuevamente el cabo y mediante el correspondiente as de guía aseguran a Xoán, que con esta ayuda puede subir sin tanto riesgo, y el último en hacerlo es Paco. Dada la premura con la que estas operaciones se hicieron y ante la duda sobre el resultado final de las mismas, decidieron no abrir los grifos de fondo por si fuera necesario regresar al barco… (Nota de los entrevistadores: *Preferimos no hacer comentarios sobre la actuación del mercante* Norfolk.)

Sanos y salvos en Martinica

El 7 de febrero a las 10 a.m. el *Norfolk* arribó al puerto comercial de Fort de France, donde *Salvamento Marítimo de Martinica* fue a recoger al herido para llevarle al hospital, donde permaneció ingresado hasta el 12 de febrero.

El Cónsul Honorario de España en Martinica, que había sido avisado por *Salvamento Marítimo*, se puso en contacto con Tucho para ofrecer sus servicios, que han sido efectivos para las gestiones burocráticas hospitalarias que Xoán ha necesitado durante su estancia.

Este relato, absolutamente fiel a la realidad, ha sido contado directamente por Tucho y Paco en la pizzería "Hasta la Pizza", situada en primera línea del paseo marítimo de Fort de France, y regentada por Andrés, español de Madrid, y que les ayudó desde el primer momento a buscar un hotel próximo para que pudieran alojarse, además de prestarles su teléfono móvil para que se pudieran comunicar.

El armador y tripulantes del velero *Moflete* desean manifestar su más profundo y sincero agradecimiento a los Servicios de Salvamento Marítimo en España y en Martinica.

Gracias a Tucho y a Paco, gente más que entrañable, por haber compartido su amarga experiencia y sus sentimientos con nosotros.❋

Texto: Armando Guilarte y Natalia de los Ríos de www.bato.es
Fotos: Tucho, armador del Moflete y Natalia de los Ríos



Los hermanos Tucho y Paco Díaz con Enrique Curt, organizador del Gran Prix del Atlántico, y el navegante Juan Antonio Martín del *Vagabundo*.

SKIPPER

PASIÓN POR *Navegar*

TU REVISTA EN FORMATO DIGITAL



- UNA EDICIÓN: 2,99 €
- SUSCRIPCIÓN 12 NÚMEROS: 24 €

Descárgatela en

www.SKIPPERMAR.com

La gran web de la náutica



© AINHOA SÁNCHEZ/VOLVO OCEAN RACE

Volvo Ocean Race
De Melbourne a Hong Kong

El equipo *Sun Hung Kai/Scallywag*, patrocinado por el hongkonés, Seng Huang Lee, y liderado por David Witt venció contundentemente en la difícil Etapa 4 entre Melbourne y Hong Kong, travesía que estuvo condicionada por cómo se supo superar la trampa de los Doldrums, un tránsito en la zona ecuatorial del Pacífico que tuvo que sortear toda la flota en mitad de este complicado trayecto de 6.000 millas entre Melbourne y la ciudad china. A pesar de verse implicados en el rescate de un hombre al agua en plena travesía por las Micronesias, lograron un triunfo merecidísimo.

Por detrás del *Scallywag*, entró el *Dongfeng Race Team* y el *team Akzonobel*, que estuvieron luchando por el segundo puesto. El resto de la flota entró de forma escalonada, a lo largo de las siguientes 12 horas, entre ellos el *MAPFRE* español, que llegó cuarto, invirtiendo en esta complicada etapa 17 días, 22 horas, 36 minutos y 10 segundos. Este resultado no le afectaba para mantener el liderato en la general. El *Team Brunel* finalizó la etapa en quinta posición con un tiempo de 18 días 45 minutos y 56 segundos.

Vestas 11th Hour Racing (con Chuny Bermúdez de Castro) tuvo que abandonar la regata por una colisión contra un pesquero chino. No pudo participar en las regatas In-ports y el pasado día 5 de febrero decidió no tomar parte en la salida de la Etapa 6 de Hong Kong a Auckland (Nueva Zelanda). El equipo decidió embarcar el velero en un carguero en Hong Kong para su transporte a Auckland y reparar los daños.

En China se disputaron cuatro regatas de exhibición, dos In-port, una en Hong Kong y otra en Guangzhou, una regata de enlace entre ambas localidades y la Around Hong Kong Island Race. Si bien la primera In-port, disputada el 27 de enero en Hong Kong, fue ganada por el *team AkzoNobel*, mientras que el *MAPFRE* finalizaba en la cuarta plaza, después el equipo español se llevó el triunfo en la regata de Guangzhou, disputada el 3 de febrero, para ampliar su ventaja en el liderato de la general de las regatas In-Port.

La flota de la VOR estuvo en Guangzhou hasta el lunes día 5 de febrero, cuando emprendieron el tramo de enlace (Etapa 5) desde Guangzhou hasta Hong Kong, desde donde partió el miércoles 7 de febrero la Etapa 6 rumbo a Auckland.

www.volvooceanrace.com

Clasificación

General: 1º MAPFRE (ESP, Xabi Fernández) 34 p; **2º** Dongfeng Race Team (CHN, Charles Caudrelier) 30 p; **3º** Vestas 11th Hour Racing (USA/DEN, Mark Towill) 23 p; **4º** Sun Hung Kai Scallywag (HKG, David Witt) 20 p; **5º** Team Brunel (NED, Bouwe Bekking) 18 p; **6º** team AkzoNobel (NED, Simeon Tienpont) 15 p; **7º** Turn The Tide on Plastic (Naciones Unidas, Dee Caffari) 9 p.



PETER BLAKE

El señor de los mares

Hace más de quince años de la muerte de Sir Peter Blake (1948-2001), pero a pesar del tiempo transcurrido, para muchos aficionados de la náutica, la noticia de aquel 5 de diciembre aún les conmueve y perturba.



Dos días después se comunicó a las agencias internacionales de noticias que el navegante neozelandés, Peter Blake había sido abatido a tiros en pleno Amazonas, por una cuadrilla de piratas de río. El impacto de esta muerte fue muy grande, por lo que representaba este mito de la navegación, y porque ponía en evidencia lo fácil que es para un navegante ser víctima de unos piratas.

En aquellos años, el tema de la piratería aún no era primera plana en los diarios. Tendrían que venir los sucesos de los piratas somalís y sus ataques indiscriminados a toda embarcación que pasara por el Índico, para poner en actualidad esta lacra ancestral del mundo marítimo. Piratas –es decir, ladrones que utilizan una embarcación para perpetrar sus hurtos– siempre han habido, pero que alcancen notoriedad, es un asunto muy diferente.

Con Peter Blake se conjugaron tres temas para hacer el hecho de su muerte relevante. Primero, su persona, todo un mito del deporte, de la náutica y de la aventura, segundo el ataque cruento y mortal, por parte de unos ladrones, y tercero, el escenario, en plena selva amazónica, cuando Peter estaba preparando unos programas divulgativos sobre ecologismo.

No dejó indiferente el hecho de que Blake estuviera haciendo una campaña de estudio auspiciado por la ONU, sobre la contaminación de las aguas, tanto las oceánicas como la de las grandes cuencas fluviales.


Mediterranean Bank
Wealth Management
Steinlager

Todo ello hizo que su muerte fuera una bomba informativa, que alteró las conciencias de muchos seguidores de sus hazañas deportivas. Un navegante que se había convertido en el 'number one' de la vela oceánica internacional.

Terco y testarudo

Fue considerado el mejor navegante del momento. Empezó a sacar botes de vela al agua a los cinco años, y hasta el día de su muerte, con 53 años, continuó deseando siempre estar a bordo de una embarcación. Este gigante, en estatura y personalidad, se distinguió siempre por su talante fuerte, por su persistencia obsesiva, y por la pasión y dedicación absoluta con todo aquello que estaba haciendo, siempre relacionado con la navegación. Algo terco, se propuso, desde que se embarcara por primera vez en una Vuelta al Mundo (la entonces Whitbread) a la edad de 24 años como tripulante, en ganar esta prueba, que la consideraba el Himalaya de la náutica. Al final lo logró, tras cinco participaciones de fracasos y se coronó de forma rotunda, con 42 años, en el vencedor de la edición de 1990. Su herramienta fue el *Steinlager* 2, un magnífico velero diseñado por Bruce Farr, con el que venció en las seis etapas en que consistió la prueba.





Peter Blake era un hombre imponente. Un gigante, ya no solo de carácter, sino por su físico. Fuerte, atlético, musculoso, un atleta de más de dos metros de alto, se vio obligado a navegar en embarcaciones de crucero desde muy joven, debido a su gran porte y el hándicap que representaba su peso en embarcaciones más ligeras, como los skiff australianos u otras clases más livianas.

En su país, Nueva Zelanda, –nació en Auckland, verdadero nido de celebres navegantes, el 1 de octubre de

Asesinado por unos relojes y un motor de 15 HP

¿Qué precio tuvo la vida de Peter Blake, en aquel rincón de la selva amazónica? Unos relojes y un motor de 15 HP. Dicen que en el encontronazo con 'las ratas de río', tal como se conocen a estos ladrones en la cuenca del Amazonas, fue uno más de los muchos que se perpetran en aquellos parajes. Pero, casi nunca acaban con muertos o heridos. Blake viajaba con 14 tripulantes, incluida su hija Sarah Jane. Nueve personas estaban a bordo del *Seamaster*, cuando ocurrió el ataque. Era un poco después de las 10 de la noche. Estaban fondeados en la orilla del río cerca de Macapa. Dicen los partes policiales que a Blake se le aconsejó mal cuando decidió fondear en aquel recodo del río, ya que quedaba aislado y muy solitario. Lo cierto es que los piratas no sabían quién, para ellos era un turista, una víctima propicia para robar algo con éxito. Tal como señalan las declaraciones, es que Blake, se encaró contra ellos y en la escaramuza quedó mortalmente herido, con dos disparos fatales que le causaron la muerte de forma inmediata. Del encontronazo resultaron gravemente heridos dos compañeros, Roger Austin y Arthur Geoffrey, que tuvieron que ser hospitalizados por heridas de fuego.

Uno de los asesinos, capturado de nuevo

José Irandir Cardoso, uno de los seis condenados por matar a Peter Blake en 2001, ha sido capturado de nuevo por la policía brasileña, en un control rutinario en la isla de Marajó, en la desembocadura del río Amazonas. El detenido, condenado a 32 años de cárcel, consiguió escapar de la justicia hace 16 años aprovechando un permiso penitenciario.







1948– fue un mito. Desde muy joven fue considerado como un auténtico héroe nacional, desde que comenzó su andadura victoriosa en el mundo de la vela en 1979, en la famosa regata inglesa Fastnet Race. En el hemisferio austral fue el gran rival de sus vecinos australianos, y como en el caso del rugby, otra actividad mítica en estos dos países de las antípodas, Blake fue la bestia negra de los aficionados a la náutica australianos. En 1980 y 1984 dominó la regata Sydney-Hobart, en 1988 ganó la Vuelta a Australia y para mayor mérito suyo en 1994 impuso el récord mundial de travesía al mundo, fijándolo en 74 días, 22 horas, 17 minutos y 22 segundos, ante los consagrados velocistas franceses, especialistas en este tipo de pruebas.

Las 'dos manitas' de Blake

Pero su gran gesta fue en el año 1995 cuando alcanzó poner a la vela neozelandesa en lo más alto, al ganar la Copa América, disputada en San Diego con su *Black Magic*, donde Peter Blake se impuso con un contundente 5 a 0 al *Young America* estadounidense de Dennis Conner. Cinco años más tarde el orgullo kiwi reverdeció de nuevo en la campaña del año 2000 de la America's Cup, y otra vez Blake se impuso, y de forma rotunda, al desafiante italiano *Luna Rossa*, también con otro incuestionable 5-0.

Blake era una celebridad internacional del deporte de la vela. Y cuando aún disfrutaba en la cumbre de sus éxitos, decidió cambiar radicalmente de rumbo en su actividad vital. Tras revalidar el triunfo en la America's

PALMARÉS

Whitbread (actual Volvo Ocean Race)

1973-74 a bordo del *Burton Cutter* de Leslie Williams & Alan Smith. Tripulante. No finalizaron la prueba.
1977-78 a bordo del *Heaths Condor*, de Leslie Williams & Robin Knox-Johnston. Tripulante. Finalizó 15º.
1981-82 a bordo del *Ceramco New Zealand*. Patrón. Finalizó 11º
1985-86 a bordo del *Lion New Zealand*. Patrón. Finalizó 7º, detrás del Fortuna.
1989-1990 a bordo del *Steinlager 2*. Patrón. Vencedor de la prueba.

Fastnet Race

Vencedor en **1979** y **1989**

Sydney-Hobart

Vencedor en **1980** y **1984**

America's Cup

1992, con el *New Zealand Challenge* pierde ante *Il Moro di Venezia* la final de la Copa Louis Vuitton.
1995, con el *Black Magic* gana la Copa Louis Vuitton al *OneAustralia* y luego la Copa América al *Young America*.
2000 retiene la Copa América ante el desafío del *Luna Rossa Challenge*.

Trofeo Julio Verne

Récord de Vuelta al Mundo en 74 días, 22 horas, 17 minutos, 22 segundos, en el catamarán *ENZA* y con Robin Knox-Johnston. Lo mantuvo **entre 1994** y **1997**.





Olímpico del océano

Actualmente, en círculos de los despachos del deporte internacional, está de moda hablar de la vela de crucero y oceánica. Pero en el año 2002 no lo estaba tanto. Por eso cuando el Comité Olímpico Internacional otorgó aquel año, a título póstumo, la medalla de la Orden Olímpica a Peter Blake, uno de los honores más altos del máximo organismo del olimpismo, fue un verdadero hito y un auténtico reconocimiento hacia su trayectoria, por parte de este círculo deportivo.

Cup, anunció su retirada de la competición y empezó a dedicarse plenamente a la actividad científica, pero sin abandonar su pasión por la navegación. Con la inspiración que encontró en las acciones pro-conservacionistas de la Fundación Jacques Costeau, con la que colaboró en el año 1997 en una expedición a la Antártida, creó tres años más tarde su propio proyecto empresarial, la Blake Expeditions, para convertirse en un activista y defensor de la ecología y de los ecosistemas acuáticos. Aquel mismo año 2000, aún con los laureles de vencedor de la America's Cup, salió con el velero *Seamaster* desde Nueva Zelanda y emprendió una iniciativa, con el apoyo del Programa de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente (UNEP), consistente en visitar las zonas clave del ecosistema mundial. Recorre aquel año las Islas Campbell, Tierra de Fuego, la Antártida, la Amazonia, zonas todas ellas de especial protección medioambiental. Un año después de iniciar este periplo, caía abatido por las conocidas 'ratas de agua amazónicas'. Cuando murió iba descalzo, sin sus calcetines rojos de la buena suerte, que siempre llevaba puestos cuando competía, regalo de su mujer y amuleto que se convirtieron en aquellos años gloriosos en una especie de marca de la personalidad de Blake y un símbolo de los aficionados náuticos neozelandeses que veían en este colosal navegante a un lobo de mar a tener como ejemplo. La vela neozelandesa es hoy lo que es, gracias a este gigante de cabellera rubia y de imponente bigote, que perdieron en el Amazonas.❊

Texto: Angel Joaniquet. Imágenes: sirpeterblaketrust.org

El último barco

Su último barco fue la goleta *Seamaster*. Construido en Francia, diseño de Luc Bouvet y Olivier Petit, era una *schooner* de 36 metros de aluminio, adaptado y reforzado para resistir todo tipo de mares. Tras la muerte de Blake fue comprada por el estilista francés Etienne Bourgois y rebautizada como *Tara*, para continuar con la labor emprendida en cubrir expediciones científicas marinas.



SACA EL NIÑO QUE LLEVAS DENTRO.



Repower Now

Ahorra hasta

7.426,98 €

TIN 0% TAE 4,12%

FINANCIACIÓN 36 MESES SIN INTERESES TIN 0% TAE 4,12%

*¡Te **reembolsamos** el 50% de LOS GASTOS DE FORMALIZACIÓN!*

Oferta válida desde el 1 de marzo hasta el 31 de mayo de 2018



En aquellos tiempos tu espíritu aventurero te guiaba. Ahora la potencia y la aceleración de un Verado 350 te recuerda lo que la rutina te ha hecho olvidar.

Conoce más en mercurymarine.com

MERCURY
GO BOLDLY.

touron
1958 60 2018

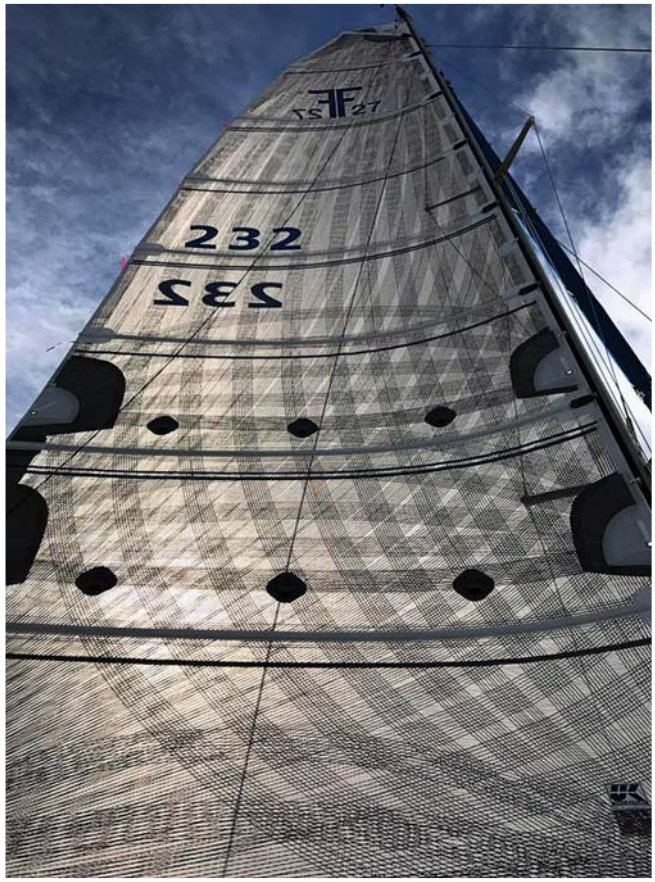
www.touron-nautica.com

#aniversario #celebrando #agradecidos

LAS VELAS
y cómo mimarlas

Los navegantes a vela saben que “solo las velas impulsan a un barco, todo lo demás lo retiene. Por esta simple razón, esta tela propulsora es de vital importancia para un velero que pretenda impulsarse bien, por lo que merecen una más que notable atención, mimarlas y conocerlas a fondo, para poder disfrutar con plenitud del placer de la navegación y apurar al máximo su rendimiento.





© NICO MARTÍNEZ / MARTÍNEZ STUDIO / 52 SUPER SERIES MIAMI ROYAL CUP

Todos los armadores tienen claro que las velas y su correcta aplicación o trimaje son un elemento fundamental en su barco. A pesar de saberlo, a veces se apura al máximo su renovación y excepto quienes se miden asiduamente en competición y en regatas, la mayoría las tienen como una pieza de museo, casi de solera, que mientras aguanten y tiren, ¡para qué cambiarlas!
Su renovación solo se produce, muchas veces, cuando quedan rasgadas por una mala maniobra o destrozadas de un inesperado temporal. Pero las velas, con su uso, se deforman. Y es necesario corregirlas o sustituirlas, si queremos disfrutar a tope con ellas. Los materiales, a pesar de parecer eternos, sobre todo con la entrada de las fibras como el Dacron en su confección, se gastan, a veces tanto, que hacen impracticable la navegación. Llegados a este punto, es un serio error continuar con una vela deformada o débil, que puede complicar una buena travesía y es una fuente de riesgo que incidirá negativamente un plan en el mar. Mantener el buen perfil de una vela, dice mucho de su armador. A veces, solo basta con mirar su baluma, para comprobar el estado de una vela.
Hay velas de todo tipo y resistencias. Las hay que puedan parecer ser eternas, gracias a la calidad de los materiales sintéticos, que las hacen indestructibles. Otras duran solo una temporada, si han navegado en condiciones extremas, o con una frecuencia programada en los comprometidos de calendarios de regatas, por la torsión que sufren.
Tanto en una u otra circunstancia es conveniente observarlas, comprobar su estado, y si es necesario hacerlas repasar por un maestro velero, –si uno cree que aún son servibles– para repararlas, reajustarlas y fortificarlas, sobre todo en los puntos de máximo desgaste y rozamiento, como en los puños, los ollaos, en la impregnación de sus tejidos, los repuntes y puntadas de cosido 'zigzag, entre las distintas piezas, o paños, y comprobar los esfuerzos, estiramientos y la tensión que ha sufrido integralmente y al unísono, todos los elementos de una vela.

Baluma en buen estado

Cada vela tiene sus puntos débiles. Normalmente en el tipo de vela Marconi, las más utilizadas por los aficionados, y en velas confeccionadas en tipo urdimbre (Warp Drive Sail) muy resistentes y duraderas, como las de Dacron, las principales averías se producen a cau-

Las velas, con su uso, **se deforman** y es necesario **corregirlas o sustituirlas**, si queremos disfrutar al máximo con ellas.



sa de la vibración de sus balumas, en su cimbreo, que se produce cuando no está bien trimada. Esta situación, ya sean en velas mayor o las de proa, provoca que los refuerzos cedan y se rompa la línea vital de eficacia de la baluma en el avance de la embarcación, ya que es precisamente en esta zona, por donde sale el aire de la vela y hace que el barco vaya mejor o peor. Y, como en un castillo de naipes, cuando una parte falla, daña al conjunto de la pieza.

La vela mayor

La vela mayor, la de más uso en una embarcación por su condición de vela prioritaria, sufre una presión incontestable. Es la vela básica de un crucero. Suele ser bastante fuerte, lo que la hace duradera, sobre todo cuando se hace navegación de altura. Pero todo su esfuerzo es mínimo cuando pensamos en el verdadero azote para su estructura es cuando se la tiene que hacer un rizo. Entonces su sufrimiento es incuestionable. Rizar es una maniobra muy común cuando se navega en altura. Por ello revisar los ollaos de los rizos, el de cunnigham, así como las puntadas en 'zigzag' de unión de los distintos paños de la vela es vital. La vela mayor, toda ella, nunca sufre tanto como cuando está encorsetada por una faja de rizos.

Velas de popa

Los veleros tipo ketch, yawls y goletas, con más de un palo, en su mástil de popa se iza la vela **mesana**. Vela útil para dosificar la superficie vélica y complementar los metros cuadrados de la vela mayor. En condiciones duras, con un rizo en la mayor y mantener la mesana puede ayudar a estabilizar el barco, al bajar el centro de gravedad eólico. A veces no se necesita rizar la mayor, cuando se tiene una mesana, pues el mástil de la mayor no suele ser, en proporción, tan alto como en un balandro. La mesana estabiliza muy bien el velero, ya que puede funcionar como un timón eólico. Tiene un comportamiento que ha de ir al unísono con el de su hermana la vela mayor, pero no ayuda en la ceñida, aunque sí con vientos de través y largos. Su desgaste es similar al de una vela mayor, aunque muchas veces no está izada, lo que su durabilidad es bastante alta.

Velas de proa

Las velas de proa son las adelantadas del barco. Sufren mucho, porque son las que dan el ángulo de ataque en navegación de ceñida. A contra viento funcionan bien. Con vientos largos y de popa, sufren más. Pero son resistentes si van bien trimadas. Con aparejo marconi, to-

Otros puntos débiles

¿Qué otros puntos débiles, como talones de Aquiles, suelen ser los más propicios a averías en la velería de nuestra embarcación? Podemos distinguir varios ámbitos, según tipo de vela y su ubicación en el barco.

En las velas de proa envergadas por medio de garruchos al estay (una práctica cada vez más minoritaria), es conveniente mirar los **puntos de agarre de la vela en el garrucho**. Estos puntos sufren mucho y hay que revisarlos.

También una zona a mirar son todos los **puños de los ollaos** (tanto de escota, de driza, como de amura). Han de continuar bien cosidos, firmes y sin roturas y así asegurar que las izadas sean cómodas y correctas. El ajuste al gancho de proa ha de ser también firme y el ollao de la escota ha de mantener bien su remache, para que la escota se anude con seguridad.

Si la vela de proa se iza a través de una guía (con un carril de estay), **hay que revisar que la relinga esté en perfecto estado**, sin fisuras, ni deshilados, ya que esto impediría una subida y bajada correcta de la vela y se dañaría esta parte, vital para el ángulo de ataque al viento de un barco.

En velas tipo membrana, (Kevlar, Carbono, Mylar, Spectra, Technora, etc.) normalmente destinadas para veleros de competición, muchas de ellas personalizadas, su fragilidad viene por el **desgaste de las costuras de las paños**, las impregnaciones, las fracturas por uso continuo, y sobre todo las **deformaciones** por exceso de tensiones en el aparejo de la embarcación.

En ambos tipos de vela (urdimbre o las personalizadas de membranas) los puntos de avería más frecuentes son los ollaos desde donde parten las escotas y las drizas.

El **pujamen**, por su continuo contacto con las bordas, la regala, los candeleros, etc., es la parte de la vela más sensible a ser objeto de problemas, desgarros y roturas. Es conveniente revisarlos, ya que forman parte de la base de la vela, y la que soporta toda la fuerza de presión de la escota, cuando ésta trabaja a fondo. Romperse por esta parte, deformarse, desgarrarse, supone, quedarse tirado y un serio inconveniente en la prestación de un velero.



© NICO MARTÍNEZ / CLUB DE MAR

Las velas enrolladas

Todos estos problemas que padecen las velas, parece que se minimizan cuando estas son enrollables. Pero esto es una sensación falsa. Una *Fake Question*. Una vela de proa enrollada, se desgasta y mucho, sobre todo en su parte más externa que queda a la intemperie y al sol. A pesar de disponer de tejidos protectores en su parte final, las conocidas tafetas, al estar siempre al exterior sufre de los avatares de la meteorología. La misma acción en enrollarla y desenrollarla, en cada salida al mar, hace que sus materiales se resientan. Una mala maniobra en esta acción de 'sacar' y 'guardar' la vela, es determinante para estropear una buena génova enrollable. En esta cotidiana maniobra, se resienten los ollaos, sobre todo los de despliegue y recogida de la vela. Por ello es necesario, antes de comenzar la temporada, en revisarlas, comprobar su estado de forma integral y, sobre todo, atender en los puntos clave como es su sistema de enrollamiento. Hay que favorecer un enrollado uniforme, para disminuir tensiones innecesarias, tanto en el armamento como en el tejido. Por descontado, las velas que se dejan aferradas toda la temporada, si no se usan tafetas en el pujamen y en la baluma, son más vulnerables que las que se estiban, de forma correcta, bajo cubierta cuando no se usan.

das son de forma triangular y están sujetas en el estay de proa. Esto ya les origina un fuerte desgaste. Si la embarcación solo tiene un estay, el clásico balandro (sloop), o si cuenta con dos o más estays intermedios entre el primero y el mástil, el cutter, entonces a este foque se le llama trinqueta. Su funcionamiento y desgaste es similar a cualquier otro foque.

En este tipo de velas, su parte más sufrida son en los agarramientos en el gratil, ya sea por garruchos o carril, y en las tres empuñaduras, que soportan toda la presión de la embarcación. Según el tamaño de la vela de proa, el gramaje del material suele ser distinto, en cuanto resistencia y dureza, ya que se adapta a las condiciones a tener, confeccionándose desde un material





© STUDIO BORLENGHI

Cada **rumbo** en navegación **tiene su vela** y casi podríamos decir que tiene **su aerodinámica especial** y su **tejido particular** y su **peculiar desgaste**.

grueso y resistente, como el de los tormentines y los foques, al más liviano de una génova 150.

La génova es la vela reina de proa y la más habitual en los veleros crucero. Hay de varios tamaños, para uso según condiciones de viento y navegabilidad. Con diferentes formas de denominarlas, en función de su superficie. Cuando una génova llega desde la base del estay hasta la base del mástil, podemos decir que es una génova 100, o génova 3. Es el más habitual y su desgaste es grande, por su gran uso, ya que permite una navegación holgada en la mayoría de las condiciones, al ser el foque máximo al llegar su pujamen hasta el mástil. Por ello es una vela muy versátil y es imprescindible para navegar contra viento y de través, con presiones moderadas. Por ello su desgaste es grande y el principal se ve en la perdida de perfil de la baluma.

La **génova** 125 o génova 2 es una vela para obtener mayor superficie velica en ceñida, por lo que es muy usada en zonas con brisas estables y de poca intensidad, por lo que a veces se resiente por la misma falta de viento, con rozamientos de desgaste, que van desde los puños de driza, a las típicas sufridas por el pujamen, durante bordos imprecisos y lentos.

En la génova 150 o una génova 1, su desgaste procede, principalmente, por su gramaje y su delgada consistencia. Al ser una vela pensada para vientos flojos, es de material muy liviano, de muy poco calibre, para no tener peso y esto lo hace débil, en resistencia. Son fáciles las roturas, ya sea por entradas inesperadas de fuerte de viento, como de maniobras inoportunas. Bien trimada, y con el viento apropiado es una verdadera máquina de correr, siempre que la embarcación no escore demasiado, ya que entonces perdería gran parte de la eficacia. Es idónea para avanzar en ceñida con vientos flojos, suaves o moderados.

Los duros foques

Los **foques** suelen ser velas duras. Y cuanto más pequeñas, lo son más. A veces parecen sobredimensionados por su calidad en material y grosor. Están hechas con fibras resistentes, paños bien cosidos. Sus averías son escasas, a no ser que hayan sido protagonistas de un fuerte temporal, o la desidia y abandono de sus propietarios. Su gran avería es que se enmohezcan, por no desalarlas una vez en puerto. Pero también hay que repasarlas.

Puede haber tantos foques como navegantes o diseñadores de velas. Son imprescindibles para que una embarcación navegue contra el viento. La génova es el mayor foque, pero convencionalmente llamamos foque a la vela cuya proporción de espacio para llegar al palo mayor (solapamiento) es inferior al 75%. Hay muchos foques, hasta llegar al tormentín. En medio hay uno poco conocido, el **yankee**, que puede que es junto con el **tormentín** el más resistente y que menos averías ocasiona a sus propietarios. Es un foque con el pujamen, abierto y alto, ideal para resolver situaciones duras con mar y viento, y que su diseño permite que la ola puede pasar sobre cubierta, sin quedar obstaculizada por la parte baja de la vela.

En la actualidad el recurso del enrollador hace que el tamaño del foque se obtenga a través de un artilugio, el enrollador, cómodo y práctico, que convierte a una vela de proa, desde una génova 120, a un pequeño tor-

mentín, pasando por todas las graduaciones que las condiciones de mar y el criterio del navegante desee. Pero esto hace que el desgaste de la génova enrollable sea importante.

Si no se dispone de enrollador, el gratil de la vela se tiene que sujetarse al estay con los garruchos. Entonces el desgaste de estas velas viene principalmente por la sujeción de los garruchos y en los puños de escota y amura.

El tormentín, vela de proa dura, que ha de estar en toda embarcación, siempre un poco olvidada y perdida en el pañol más incognito de a bordo. Es una vela pequeña, adaptada al porte y eslora del barco. Es resistente y dura. De material tosco, normalmente de Dacron de gran calibre. Habitualmente está siempre nueva, por su escaso uso, pero al estar siempre doblaba, puede que quede marcado su redoble y aquí es donde puede fallar y desgarrarse cuando de verdad se tienen que utilizar, como en una situación comprometida, en medio de una tempestad.

El yankee es otra vela muy útil en la navegación de altura, ya que su diseño, el pujamen tiene la misma longitud que la baluma, lo que hace de ella una vela muy abierta por la parte de abajo, que permite el paso de las olas, y disponer de buena visibilidad en condiciones duras de navegación. Es robusta y permite avanza contra viento, en momentos de crisis y goza de pocas reparaciones, gracias a su concepto de diseño.



© JAMES BLAKE / VOLVO OCEAN RACE

Velas con desgaste importante

Las velas que más sufren son las que tienen un calibre fino, pensadas para "poder flotar bien en el aire" principalmente con vientos portantes, como son los **spinnakers**. Sin duda es la vela más sensible a los daños y averías, al comportarse como un globo flotante, sujetado a un tangón (verga) metálico y controlado con va-

GRANBLAU
cleaning sails
ESPECIALISTAS EN LAVADO
Y BLANQUEADO DE VELAS
Tels. 937 556 218 · 629 35 97 27
C. del Vapor Gordils, 11 · Pol. Ind. Mata-Rocafonda
08304 MATARÓ (BCN)
granblau@granblau.net · www.granblau.net





rios cabos, contras, amantillos y al amparo de la habilidad o inoperancia de una tripulación. Normalmente son velas para rumbos abiertos, con vientos de largo y de popa, que originan un fuerte desgaste de forma continua, poco visible a simple vista, pero real. Por la fuerza de los vientos de popa y por el desgaste de material, pinchazos de vela, desgastes en ollaos, obligan a numerosas reparaciones, de cosido, de cambios de paños, de sustitución de ollaos y de reforzamientos.

El spinnaker es producto de la ingeniosidad de los navegantes y armadores, que estimuló a ingenieros y maestros de la velería a concebir velas específicas para vientos de popa, capaces de embolsar y hacer empujar con estas condiciones a las embarcaciones de forma rápida y estable. Con velas tipo globo, (basados en la clásicas velas cuadras, y no sujetas a ningún estay sino ajustadas por un tangón), en un principio fueron conocidos como balones y con el tiempo derivaron este concepto con la posibilidad de envergar a estas enormes velas al estay de proa, lo que hizo evolucionar este concepto de vela globo hacia los asimétricos y entrar en los eficaces **gennakers** y **código 0**, que vienen a ser unas ligerísimas génovas con un 200% de solapamiento, especialmente pensada para viento suaves. Como su nombre indica, es un hibrido entre una génova y un spinnaker, que permite ir sin tangón, lo que evita muchas averías, y como vela tipo génova, permite ir con vientos cerrados y con portantes no muy abiertos. Se le puede atangonar, como también se puede atangonar una génova, pero, normalmente muchos armadores lo utilizan, precisamente para no tener que montar el tangón y tener menos daños. Un tipo de velas, junto con el clásico spinnaker, que dada sus características y fragilidad, son de las velas que de forma continua más entran en 'el taller de reparaciones' y el paso por velería, forma parte de su uso y costumbre.❋



Angel Joaniquet
Periodista náutico



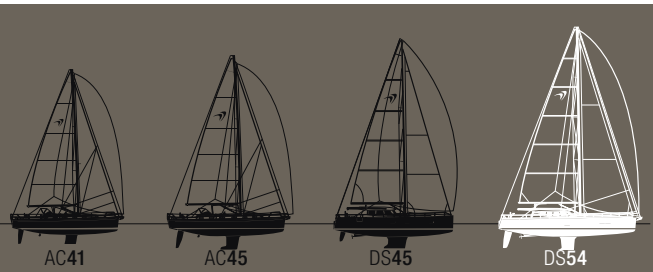
Moody®

DECKSALOON 54





lujo y confort a un solo nivel | sencilla maniobra y fácil manejo de la embarcación | navegación segura | alta tecnología y calidad en los acabados



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

www.moodyboats.com

INFLATED WING SAILS

Estamos ante una de las **innovaciones** más sorprendentes del **sector náutico** desde hace mucho tiempo. Se trata de la **vela hinchada** en **forma de ala**, la **Inflated Wing Sails**. Mientras esperamos poder probarlo en primera persona, **Edouard Kessi** nos confía **más detalles** de su **último proyecto**.



Desarrollado por los suizos Edouard Kessi y Laurent Kalbermatten en el lago Leman, la Inflated Wing Sails (vela hinchada en forma de ala) proviene del mundo aeronáutico gracias a un sistema a medio camino entre una ala de avión y un parapente. El perfil vélico utilizado en la Copa América se ha reinventado y reducido enormemente en cuanto a costes. Del mismo modo que una ala de kite surf, funciona de manera horizontal. La IWS (Inflated Wing Sails) actúa de manera vertical proporcionando un velamen perfectamente equilibrado y minimizando los esfuerzos aplicados al barco.

Skipper: ¿Cómo nació la idea de la Inflated Wing Sails?
Edouard Kessi: De más de 30 años de experiencia. Del desarrollo de estructuras blandas tipo parapente. Fueron 15 años de construcción de parapentes; éramos los lideres mundiales. También entre otros, del proyecto de desarrollo de las membranas 3Di de North Sails. De allí la idea de una ala equilibrada alrededor de un mástil telescópico para crear una vela vertical hinchable. Todo esto ha sido posible por Laurent de Kalbermatten, gracias a su formidable experiencia en la aviación ligera. El primer prototipo medía unos 8 m^2, realizamos ensayos en un Laser durante un año y pasamos rá-

pidamente a 42 m² porque el ratio de alargamiento es similar a las alas de los aviones que habían demostrado su buen funcionamiento y con esa superficie cubríamos la altura estándar de un mástil de velero de regata 505. Estos 42 m² son ideales en condiciones de 10 nudos de viento, pero podemos coger rizos para reducir la estructura a 35 o 30 m². Se arria la vela y el mástil a la vez, la altura del aparejo se gestiona de manera muy eficaz.

SK.: ¿De qué materiales se compone?
E.K.: El mástil se compone de una estructura de aluminio con tubos telescópicos. El ala hinchable no está impactada por esfuerzos por lo cual usamos un tejido de spinnaker ligero de 60 gramos/m². La estructura está hinchada de manera permanente. La línea de supresión interna del perfil tiene una estructura NACA (National Advisory Commitee for Aeronautics). Es un perfil desarrollado para la aviación antes de la Segunda Guerra Mundial muy positivo para la náutica. Un perfil simétrico que tiene por ventaja que cuando viramos de bordo no necesita instalación. Todo se coloca de manera sencilla y automática. Gracias a las fuerzas de compresión, el ala se equilibra de manera vertical, solo observamos un esfuerzo de desplazamiento para que el ala se active alrededor del mástil.

SK.: ¿Cuánto han tardado en desarrollarlo?
E.K.: Han sido necesarios 2 años para llegar a un perfil de ala con buen rendimiento. La tecnología viene de 6 aviones ultraligeros pero su uso en posición vertical nunca había sido probado.

SK.: ¿Cómo se aplica al mundo náutico?
E.K.: De manera que el ala se ajuste automáticamente en función del viento aparente. En cuanto a la trasluchada, el ala tiene una gran ventaja dado que se realiza por proa y además no flamea. El perfil funciona en todas las direcciones del viento. La navegación esta simplificada, la embarcación de hecho puede estar timoneada por un niño. El ambiente a bordo es el de un sistema vélico fácil, sin esfuerzo, sin obra muerta. El skipper solo se encarga de timonear. Hay que mencionar de hecho la ausencia de obenques, de refuerzos en el casco, de estay y patarráez. La ganancia de peso en el aparejo es evidente.

SK.: ¿Cómo consiguen mantener la estructura con tan poco soporte?
E.K.: Logramos ser 30% más ligeros que una estructura estándar, la botavara está integrada. Es el músculo del aire que da el perfil a la vela. La ventilación del ala es permanente a lo largo de la navegación. La baja presión pone en tensión el músculo que perfila el NACA. Un pequeño ventilador de baterías de litium (220 V recargable en 6 horas) realiza la tarea de mantener la estructura bajo presión.



SK.: ¿Cómo reacciona en navegación?
E.K.: Probamos hasta con 30 nudos de viento. Ha sido un éxito, el barco fue muy sencillo de levar, no escora, la estructura se apoya sobre el viento. Su cabeceo y balanceo están reducidos porque no hay mástil. El músculo interno de la estructura equilibra el barco y reduce considerablemente el balanceo.

SK.: ¿Estudian aumentar la superficie?
E.K.: Estamos en contacto con grandes constructores y arquitectos tanto para su aplicación en el transporte de mercancías como el de personas. De allí las superficies pueden variar considerablemente.

SK: ¿Qué falta para una próxima comercialización?
E.K: Buscamos astilleros, estamos en la versión final del proyecto. Todavía seguimos trabajando en la toma de rizos pero estamos muy cerca. El objetivo principal para nuestro público es la facilidad de navegación.✻
Nicolas Massines

El primer prototipo media unos 8 m², realizamos ensayos en un Laser durante un año y pasamos rápidamente a 42 m².

Más información:
www.inflatedwingsails.com





REGATA DELTA

La Ràpita

20 y 21 de Abril de 2018

X edición

CM Port Ginesta • Sant Carles Marina - La Ràpita

21 de Abril Mini Delta: CN Ampolla • Sant Carles Marina-La Ràpita

AMARRE GRATUITO

Finalizada "La Ruta dela Sal" los barcos podrán dirigirse a PORT GINESTA, donde dispondrán de AMARRE GRATUITO desde el 1 DE ABRIL HASTA LA SALIDA DE LA REGATA DEL DELTA.

En SANT CARLES MARINA, todos los barcos arribados, dispondrán de amarre gratuito hasta el domingo 6 de Mayo y condiciones especiales hasta final de junio.

DISFRUTA del DELTA DE L'EBRE.

SKIPPER CLUB NAUTICO

DIFUSION NAUTICA

Club Marítim PORT GINESTA

CN AMPOLLA

Sant Carles Marina
An MDL Mediterranean Network Marina

AJUNTAMENT SANT CARLES DE LA RÀPITA

La Ràpita
On la terra abraça el mar

La Ràpita
Turisme

Terres de l'Ebre
Reserva de la Biosfera

SANT CARLES DE LA RÀPITA
DELTA DE L'EBRE
Estació Nàutica

Ports de la Generalitat

Vela
Federació Catalana

RANC
R. ASOCIACIÓN NACIONAL DE CRUCEROS

salonnautico
INTERNACIONAL DE BARCELONA

ausmar

HIGHFIELD
aluminium RIB

inscripciones@difusionnautica.com · www.regatadeldelta.com

Motores Cruise Pod

torqeedo

- Peso mínimo combinado con una potencia máxima
- Ordenador de a bordo con GPS
- Diseño ultra-resistente
- Protección excelente frente a la corrosión, incluso en aguas marinas
- Puede funcionar con baterías de litio o de AGM/gel
- Complétamente estanco según norma IP67



5 CV equiparable

8 CV equiparable

20 CV equiparable

www.torqeedo.com



AZUREE 41

Este **velero** se ha diseñado para **conciliar** los requisitos de un **crucero relajado** con los de una **regata competitiva**.

El nuevo Azuree 41 se ha desarrollado como un crucero de alto rendimiento. La marca de veleros del astillero turco Sirena Marine ha hecho sin duda un gran trabajo. Por un lado, tiene un diseño interior cuidadosamente configurado, y por el otro la forma de su casco garantiza ligereza y estabilidad. Combina el trabajo de diseñadores prestigiosos con el uso de materiales de calidad en su fabricación.

Azuree presentó este modelo en Boot Düsseldorf, en enero de 2016, con éxito de crítica y público, pues sus bondades se hicieron enseguida evidentes. Su diseño exterior lleva la firma de Rob Humphreys, mientras que el interior es obra de Tommaso Spadolini y el trabajo de ingeniería corre a cargo de JIB Design.

Con un casco completamente rediseñado en comparación con su predecesor, el 40, tiene una manga más estrecha combinada con un lastre significativamente más pesado, lo que permite una estabilidad muy mejorada. El aumento en el peso total se debe al lastre, porque el casco en realidad es más ligero. En general, el Azuree 41 ofrece una navegabilidad mejorada sin sacrificar velocidad.

Atractivo por dentro y por fuera

Diseñado por Tommaso Spadolini, cuenta con un diseño estándar de tres cabinas con la posibilidad opcional de un alojamiento con baño en la cabina principal. La personalización es una de las características por las que el astillero se ha caracterizado a lo largo de los años, y con este velero no se ha hecho ninguna excepción.







Las cabinas para los huéspedes también ofrecen un alojamiento confortable gracias a su techo alto, mientras que la cabina principal en proa propone dos opciones de diseño para escoger.

El velero está concebido para que el movimiento sea ágil en todo momento. A babor, hay una zona de estar en forma de U y una mesa de comedor amplia. Y a estribor alberga la cocina. El color natural de la madera, con color claro en la sala de estar y las ventanas del casco, son ideales para que la luz inunde el interior.

Puro Crucero/Regata

El barco pesa 8.374 kg, de los cuales 3.200 kg son de la quilla, con 2,40 m de calado estándar, en vez de los 1.760 kg a 2,60 m de su antecesor. Esto provoca que resulte más ligero de casco, pero más duro de escora y rápido en ceñida. También se ha moderado la manga, que baja de los 4,22 m hasta 3,90 m para 12,5 m de eslora total. El aparejo anuncia una mayor de 55,8 m², un foque de 44,13 m² y un spinnaker de 155/160 m², cifras bastante por encima de la media entre los veleros de serie en estas esloras.

A nivel estético, el Azuree 41 se amolda a las nuevas tendencias. Lleva el botalón integrado, aberturas rectangulares en el casco, espejo de popa abatible y roof en suave pendiente con agradables superficies acristaladas. El resultado es muy atractivo a la vista desde el primer momento. Como detalles diferenciales, cuenta con una barra de escota de mayor en el suelo de la bañera, a proa de las ruedas y los winches principales más a proa de lo habitual, lo que acentúa su carácter de velero para regatas.❋

Características técnicas

Eslora total: 12.53 m. **Eslora flotación:** 11,581 m. **Manga:** 3,94 m. **Calado:** 2,4 m. **Desplazamiento:** 8.363 kg. **Lastre:** 3.200 kg. **Motor:** 39 CV. **Capacidad de combustible:** 150 l. **Capacidad de agua:** 300 l. **Camarotes:** 3-1. **Baños:** 1-1 (op). **Camas:** 6. Mayor : 55,8 m². **Diseño naval:** Rob Humphreys. **Diseño interior:** Tommaso Spadolini. **Ingeniería:** JIB Design. **Astillero:** Azuree Yachts - Sirena Marine. www.azureeyachts.com - www.sirenamarine.com.tr

WAUQUIEZ BOATS

Veleros con estilo

La gama Pilot Saloon del astillero francés está compuesta por tres yates de auténtico lujo. Su principal sello de identidad es la calidad y el inteligente diseño de todos ellos, que proporcionan embarcaciones seguras, eficientes y confortables.



Pilot Saloon 42

El punto fuerte de este nuevo barco del astillero es su casco, especialmente eficaz incluso para el navegante más exigente. La proa vertical y su bajo perfil le otorgan una máxima longitud de flotación, lo que no solo es una tendencia de diseño en boga, sino que también garantiza una alta velocidad promedio y una maniobrabilidad envidiable en cualquier circunstancia.

Eslora total: 12.99 m. **Manga:** 4.34 m. **Quilla:** 1.65 m. **Calado:** 2.15 m. **Potencia:** 54 CV

Pilot Saloon 48

Su versátil casco ha sido diseñado para soportar las condiciones de navegación más duras. Equipado con una quilla y un mástil que suponen un gran trabajo de ingeniería, se muestra competente en todos los aspectos. El salón se encuentra en un solo nivel y ofrece excelentes vistas panorámicas al mar. Ubicada a babor, la cocina cuenta con todo lo necesario para afrontar un crucero largo.
Eslora total: 14,77 m. Manga: 4,61 m.
Quilla: 2,10 m. Calado: 2.35 m.
Potencia: 110 CV





Pilot Saloon 58

Este modelo dispone de un roof de líneas elegantes y grandes ventanas laterales con una rejilla de teca natural, una característica propia de la gama. Además, aquí se han extendido a la popa para optimizar la visibilidad a bordo. El casco, diseñado por Berret-Racoupeau Yacht Design, es potente y bien equilibrado.
Eslora total: 17,70 m.
Manga: 4,95 m.
Quilla: 2,30m.
Calado: 2,10 m.

El concepto de la gama, lanzada por **Henri Wauquiez** hace **20 años**, sigue atrayendo a quienes buscan un **velero versátil** que ofrezca **confort y alto rendimiento**.

Wauquiez Boats. *Z.I Du Vertuquet - 59960 Neuville-en-Ferrain Cedex (Francia). Tel.: +33 (0)3 20 03 14 61*
Distribuidores en España: www.wauquiez.com/en/distributors

HANSE 418

Amplio y eficaz

El astillero alemán Hanse Yachts reinterpreta de nuevo cómo debe ser un moderno crucero familiar de altura, con una propuesta especialmente amplia y confortable.

Presentado como novedad para esta temporada 2018, el Hanse 418 es un proyecto desarrollado una vez más por el tándem Judel/Vrolijk y el propio equipo del astillero en el que se han afinado las prestaciones y buscado el confort. Para ello se ha optado por un casco de gran manga en popa, con proa recta y sin apenas lanzamiento en popa.

En este modelo, que guarda muchas similitudes de distribución con el también nuevo Hanse 388, se ha intentado proporcionar una importante luminosidad en el interior, para lo que adopta un buen número de escotillas, incluso en el lateral del casco.





Dispone de una popa ancha con buen paso central y plataforma abatible.



CARACTERÍSTICAS

Eslora total	12,40 m
Eslora casco	11,99 m
Eslora flotación	11,40 m
Manga	4,17 m
Calado	1,74/2,10 m
Peso lastre	2.860/3.200 kg
Desplazamiento	9.800/10.100 kg
Capacidad de combustible	160 l
Capacidad de agua	475 l
Tanque séptico	Sí
Material de construcción	PRV
Superficie vélica total	87 m2
Superficie mayor	52,5 m2
Superficie foque	34,5 m2
Superficie spinnaker	120 m2

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	10
Asientos en bañera	14
Camarotes	2/3
Personas en litera	6/8
Ancho pasillos laterales	43 cm
Molinete	Sí
Plataforma baño	Sí

MOTORIZACIÓN

Modelo	Yanmar 3JHSE
Ciclo	4T
Potencia al cigüeñal	39 CV
Régimen máx. recomendado	3.000 r.p.m.
Nº de cilindros	3
Cilindrada	1.642 c.c.
Nº de motores	1
Tipo de combustible	Gasoil
Tipo de transmisión	Sail Drive

PRESTACIONES A VELA

Ceñida 40º	4,1 nudos
Abierto 60º	5,4 nudos
Través 90 º	5,8 nudos
Aleta 120 º	4,5 nudos
Popa 180 º	2 nudos

VELOCIDAD A MOTOR

Crucero	7 nudos
Máxima	8,2 nudos



Incluye una mesa tubular de alas grandes plegables en teca.

En cubierta

Adopta en la ancha popa una plataforma de baño abatible de buen tamaño, para dar paso a dos asientos plegables en las bandas destinados al patrón, que acompañan a sendas ruedas de gobierno montadas sobre pedestales de aluminio inclinados.

Esta zona de navegación cuenta con acceso directo a los repetidores de la electrónica, a los winches y reenvíos de parte de la maniobra y a una pantalla central multifunción montada en el perfil posterior de la gran mesa tubular de alas plegables que ocupa la parte central de la bañera.

Se ha dotado de gran habitabilidad al amplio espacio de la bañera, con dos largos asientos enfrentados de buen respaldo que con la mesa central forman un comedor, además de diversos y prácticos cofres de estiba.

Con cierta facilidad para acceder a los anchos pasillos laterales, alcanzamos una cubierta con todas las escotillas enrasadas en la que es fácil tomar el sol, con encajes para colchonetas como los situados debajo la botavara o en la base del escotero del foque autovirante. En la zona de proa, totalmente despejada, incluye un cofre de fondeo con molinete en su interior.

Interiores

El acceso a la cabina se realiza mediante una práctica puerta de guillotina que se estiba en la propia guía, para encontrar hasta cuatro opciones de distribución, con dos o tres camarotes dobles y uno o dos aseos completos.

En este caso, para las pruebas contamos con una versión dotada de tres camarotes y un solo baño de uso común.

En popa contaba con dos camarotes dobles simétricos con interesantes escotillas cenitales, mientras el tercer camarote ocupaba la proa, con una cama central y bastante amplitud.

La luminosidad y la elección de la versión de acabados con maderas claras, aumenta la sensación de amplitud con un salón central que acoge junto a la entrada un alargado aseo de uso común en babor y una cocina alta, completa y envolvente en la banda contraria.

CONDICIONES PRUEBA
Lugar: El Masnou (Barcelona)
Mar: Rizada
Viento: 4-7 nudos
Personas: 4
Combustible: 1/2
Agua: 1/2

SKIPPER OPINA

Con este velero Hanse ha pretendido ofrecer una interesante opción de crucero familiar, especialmente amplio por dentro, en el que la cubierta ha sido muy cuidada para cubrir las necesidades de un crucero veraniego en el que disfrutar del sol y de la navegación.

Bajo cubierta la luz es predominante y ofrece buenas opciones de distribución según cada necesidad y pudiendo programar cómodamente largas estancias a bordo.



La despejada cubierta ofrece buenas superficies para tomar el sol.





El cofre de fondeo es profundo y con molinete interior.



La envolvente cocina cuenta con todo lo necesario.

La zona central se destina a un gran comedor, con importante amplitud de su mesa de alas abatibles, además de un largo sofá en babor acompañado por una mesa de cartas que debería incluir un taburete practicable.

Jarcia

Se ha elegido un aparejo fraccionado de aluminio Seldén con dos pares de crucetas que se sirve de modo estándar con un foque autovirante, aunque con la opción de un genova al 105%. Además, cuenta con dos opciones de mayor, con sables o enrollable.

En resumen. se ha intentado ofrecer una maniobra sencilla y fácil de trabajar con tripulación reducida, con toda la jarcia móvil reenviada a bañera y cerca del patrón, con un buen dimensionado de winches y buena calidad del material.

Los interiores disfrutan de luz y de buen volumen.



DESCRIPCIÓN APAREJO

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

DESCRIPCIÓN MANIOBRA

Winches	4
Stoppers	10
Reenvío a bañera	Sí
Diseño	Bueno
Génova	Autovirante
Mayor	Normal
Calidad material	Buena

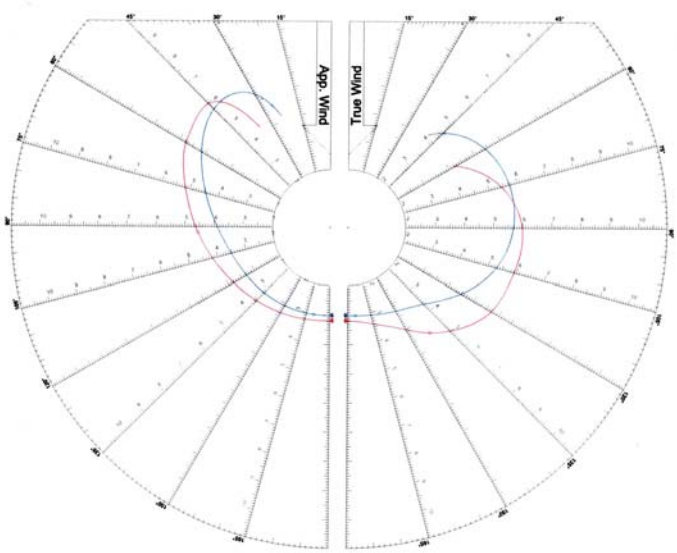
CUBIERTA

Forro teca	Sí
Amplitud Bañera	Buena
Asientos	14
Mesa	Sí
Sistema de gobierno	Ruedas
Cofres	Sí
Ducha	Sí
Popa practicable	Sí
Capota entrada	Opcional
Confort patrón	Bueno
Visibilidad patrón	Bueno
Protección	Normal
Paso a proa	Bueno
Capacidad cofre fondeo	Buena

BAJO CUBIERTA

Luminosidad	Buena
Escotillas practicables	9
Aseos	1-2
Asientos comedor	6
Medidas mesa comedor	1,56x1,16 m
Neveras	1
Horno	Sí
Litera proa	2,00x1,60 m
Literas centrales	2,10x1,64 m
Literas popa	2,02x1,62 m
Altura salón	1.98 m
Altura cabina proa	1,97 m
Altura cabina popa	1,98 m

Polar facilitada por el astillero.





Se crea un comedor con una gran mesa de alas plegables.

Navegando

Como sucesor del exitoso Hanse 415, el nuevo Hanse 418 no podía renunciar tampoco a unas buenas prestaciones, para los que sus efectivos apéndices se ha añadido una importante superficie vélica.

Las pruebas de navegación las realizamos en condiciones de mar rizada y con una ligera brisa que alcanzó los 7 nudos, encontrando que tal vez sería necesario superar los 8 nudos de viento para mejorar la aceleración. En todo caso se trata de un modelo muy manejable y con buena sensibilidad a la rueda, que nos permitió puntear bastante bien sobre los 4 nudos de velocidad en ceñida a rabiar y situarnos sobre lo 5,8 nudos al través.

Desde luego, el diseño de carena con su ancha popa y formas suaves, anuncia que se puede tratar de un velero que se adopte cómodamente al oleaje y permita obtener unos buenos promedios de velocidad en travesía manteniendo el confort.✻ *R. Masabeu*

DESTACABLE

- Plataforma practicable
- Mesa exterior
- Luminosidad interior
- Altura salón
- Volumen cabina

MEJORABLE

- Taburete mesa de cartas
- Capacidad comedor

Hanse 418

Marca: Hanse Group
Importador: Marina Estrella
Puerto Deportivo El Masnou,
local 34, 35 08320
El Masnou (Barcelona)
Tel.: 935 403 900
Fax: 935 403 753
www.marinaestrella.com

Precio básico aproximado:
145.900 € + impuestos



La mesa de cartas podría incluir un taburete abatible.



El camarote de proa cuenta con una cama doble baja.

CATHYACHT
INTERNATIONAL

AGENT Privilège MARINE OFFICIEL

Découvrez aussi
notre offre sur-mesure
sur **www.catamaris.com**

CATA MARIS

La spécialiste
DU CATAMARAN DE CROISIÈRE
28 ANS D'EXPERIENCE – 100% MULTICOQUES >50'











SALE & BROKERAGE

Professionnalisme, expérience, réseau
sérieux et conseil à votre service !

Catherine Relandeau
contact@cathyacht.com - +33 (0)6 892 792 06
CathYacht International

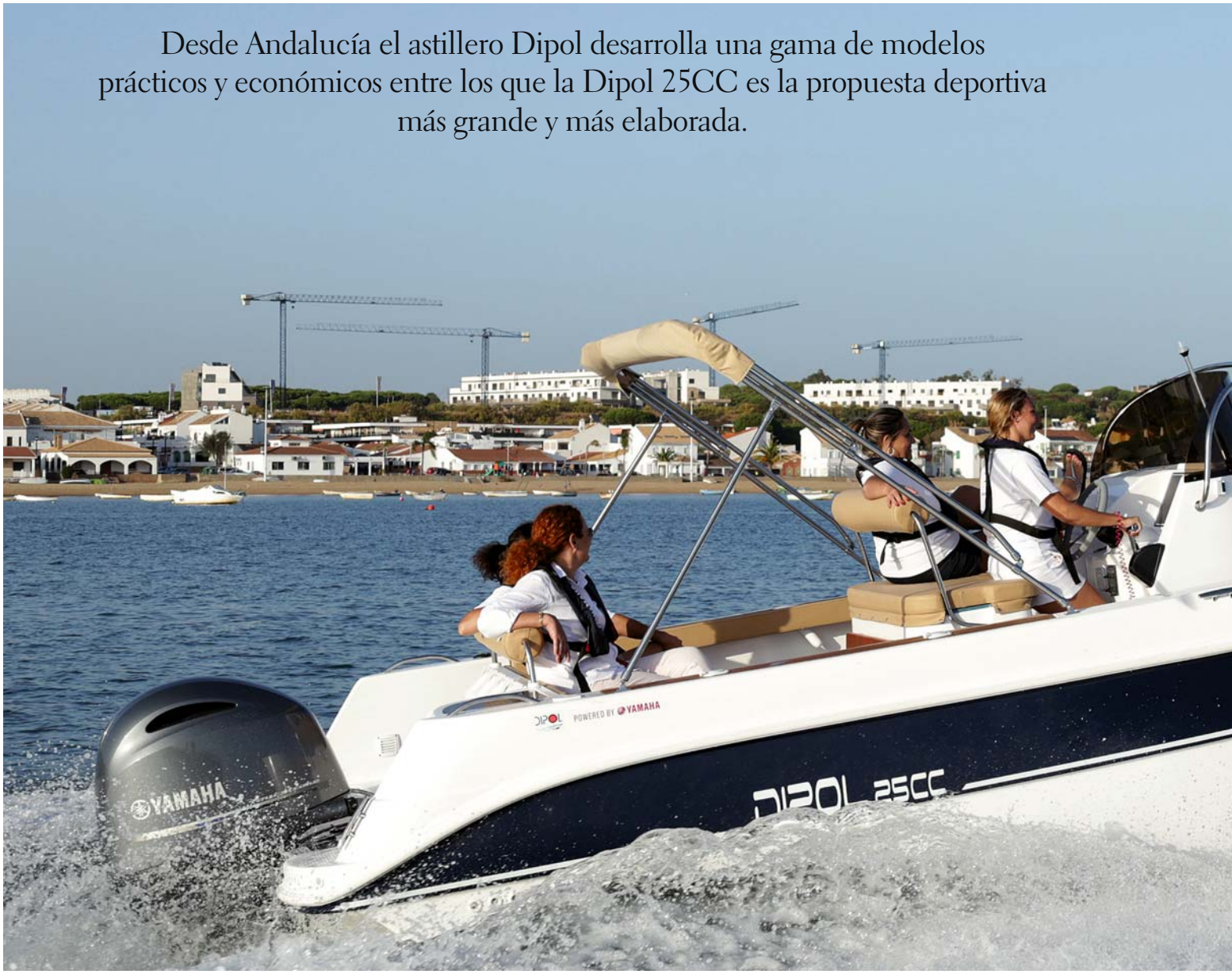


www.cathyacht.com

DIPOL 25CC

Asequible y capaz

Desde Andalucía el astillero Dipol desarrolla una gama de modelos prácticos y económicos entre los que la Dipol 25CC es la propuesta deportiva más grande y más elaborada.



Con el respaldo que otorga el haber cumplido esta temporada el 30 aniversario, Dipol inicia una nueva etapa con la actualización de su gama de modelos como la Dipol 25CC, que se propone como una embarcación de consola central de mucha habitabilidad, enfocada para un programa polivalente de pesca-paseo. Para ello, esta modelo se muestra como una atractiva lancha costera de consola central con amplio espacio en cubierta y buenas posibilidades de equipamiento.

Con este modelo, el astillero mantiene su intención de ofrecer embarcaciones prácticas, amplias, sencillas y de precio muy económico, para cubrir un amplio abanico de público.

En cubierta

Con el estilo más deportivo de la marca, propio de su línea Open, esta Dipol 25CC opta por una proa lanzada y una popa con dos plataformas de baño integradas, además de una tapa cubriendo una escalera plegable y un pasillo de entrada en babor.



Se puede cubrir gran parte de la bañera con una toldilla plegable.



En el perfil posterior de la bañera incluye varios cañeros, un vivero de tapa transparente y un respaldo tubular acolchado destinado al asiento central que ocupa la popa.

Cabe destacar que dispone de buenas regalas con acabado en teca y un agradable perfil acolchado en todo el perímetro interior, que aumenta el confort a bordo, además de reposacañas y bicheros en las bandas.

Cuenta en el suelo con un cofre de estiba y en la zona central un asiento doble, de respaldo reversible, con una mesa plegable posterior, reposapiés tubular, espa-

CONDICIONES PRUEBA

Lugar: El Rompido (Huelva)
Mar: Rizada
Viento: 5 nudos
Personas: 3
Combustible: 1/2
Agua: Vacío

CARACTERÍSTICAS

Eslora total	7,47 m
Manga	2,60 m
Depósito combustible	Si
Depósito agua	Opcional
Tanque séptico	No
Material de construcción	PRV
Tipo de casco	V
Nº de sprays	2

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	6-8
Asientos en bañera	10
Dimensiones solárium proa	1,50x2,00 m
Molinete	Opcional

MOTORIZACIÓN

Modelo	Yamaha F175 DBW
Ciclo	4T
Potencia en la hélice	175 hp
Régimen máx. recomendado	6.000 r.p.m.
Nº de cilindros	4
Cilindrada	2.785 c.c.
Peso	224 kg
Nº de motores	1
Tipo de combustible	Gasolina
Tipo de transmisión	Fueraborda

PRESTACIONES

Velocidad máx. en ensayo (GPS)	38,7 nudos
Velocidad crucero (GPS)	21/28 nudos
Velocidad mínima ralentí	3 nudos
Aceleración	Planeo en 6 segundos



Incluye un vivero, útil como nevera, en el perfil lateral de la popa

cio de estiba y la opción de incluir bajo su base una sencilla cocina y una nevera.
Adopta una consola central ancha y redondeada, con un buen frontal para electrónica, de parabrisas curvo con pasamanos, además de una puerta de entrada a una cabina para la estiba, que incluye unos boquetes laterales específicos para estibar cañas y espacio para un inodoro químico.
Toda la cubierta de proa puede ser utilizada para diversas funciones, contando con un asiento en el perfil delantero de la consola, además de una mesa central desmontable, un gran asiento en V y unos suplementos para poder transformar el espacio en una dinette o en un solárium.
La ancha proa acoge, también, un cofre de fondeo con opción de molinete interior y un corto botalón integrado con roldana para el ancla.

Navegando

A pesar de su programa de pesca-paseo para navegación costera, el astillero pone interés en el enfoque más deportivo de la Dipol 25CC, al ofrecer la posibilidad de montar a bordo hasta 300 CV, repartidos entre uno o dos fuerabordas.
Para ser realistas, montando a bordo un motor Yamaha de tan solo 175 CV como en la prueba, ya alcanzamos unos rendimientos muy elevados, con una máxi-

SKIPPER OPINA

A pesar de formar parte de una gama de embarcaciones de precio asequible, esta Dipol 25CC ofrece todo lo necesario para competir dignamente como una moderna lancha de consola central preparada para un programa de navegación polivalente, dotada de todos los elementos que le podemos exigir.
De hecho, esta propuesta del astillero es una opción muy atractiva para el que necesita combinar la navegación familiar y deportiva con otras aficiones como la pesca o el buceo, disfrutando para ello con una buena plataforma de navegación estable y segura.
Por otra parte, vale la pena destacar el acuerdo alcanzado entre este astillero y Yamaha Motor España para ofrecer conjuntamente una serie de packs con estas embarcaciones y sus motores a precios muy ventajosos, aprovechando la amplia red de distribución de esta marca de fuerabordas para el servicio.



La consola central es compacta y elevada con buen frontal.

Se puede abatir la mesa de proa para transformar la dinette en solárium.



EXTERIORES

Puesto gobierno principal

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

Plataforma de baño

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

DESTACABLE

- Solárium proa
- Francobordo interior
- Dinette transformable
- Capacidad asiento

MEJORABLE

- Ventilación cabina
- Pasamanos popa

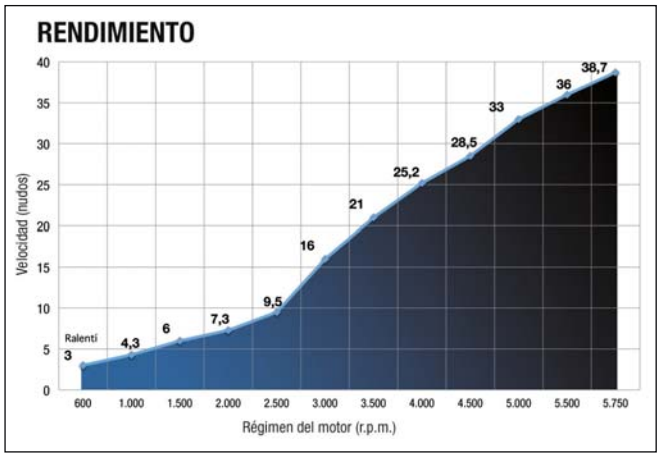


El perfil de la consola aporta pasamanos y un asiento integrado.

Dipol 25CC

Constructor: Dipol Glass (España) Finca la Lobera s/n
21510 San Bartolomé de la Torre (Huelva)
Tel: 959 387 543
www.dipolglass.com

Precio básico sin motor: Desde 25.500 € + impuestos



ma de casi 39 nudos en condiciones de mar plana, también ayudados por la integración de un bracket en el mismo molde del casco.

El ritmo de crucero es significativo, entre 21 y 28 nudos, con la ventaja de poder programar travesías a buenos promedios de velocidad.

Como también sucede en otros modelos de la gama, la estabilidad es uno de sus puntos fuertes, tanto en parado como permitiendo giros a alta velocidad con seguridad mientras mantiene la cubierta seca, a pesar de saltar unas cuantas estelas en nuestro camino durante la prueba.❉ *R. Masabeu*

QUICKSILVER ACTIV 875 SUNDECK

Sol y mucho más

Con este nuevo modelo, Quicksilver aumenta la capacidad de su línea de cruceros costeros más bien adaptada para disfrutar del sol, con espacios más grandes y la posibilidad de mayor equipamiento.



La presentación de la nueva Activ 875 Sundeck ha permitido a Quicksilver aumentar la eslora de su línea Sundeck sin necesitar por ello necesitar más que la titulación del PNB para su manejo, haciéndola de este modo más asequible a un público más variado.
Un aspecto destacado de este modelo, es que no solo se trata de una mera lancha d cubierta Sundeck con amplio espacio de solárium, aino que también ofrece capacidad para un programa de crucero familiar con una voluminosa cabina y todo el equipamiento necesario.

En cubierta

De inmediato destaca la característica proa de la gama Activ, de gran volumen, prominente altura y forma cuadrada, que amplía la capacidad en el interior y proporciona una superficie más grande en una cubierta de proa ocupada totalmente por un amplio solárium acolchado, con respaldo practicable, y un generoso cofre de fondeo con molinete interior.
Se han creado unos pasillos asimétricos para rodean el elevado parabrisas, con mayor amplitud en babor, por los que descender a una bañera amplia con gran francobordo interior, que se puede cubrir con una gran toldilla bimini de altura ajustada por proa.
El puesto de gobierno consta de una consola bien dimensionada, con buena superficie para pantallas multifunción y un asiento doble, practicable, creado sobre una estructura corredera que cubre una interesante cocina con fregadero, nevera y dos fogones, además de una banqueta plegable posterior.
La zona de popa de la bañera puede ocuparse con un práctico comedor mediante una larga mesa plegable y desmontable, de cierto peso, un asiento lateral plegable y uno posterior en forma de L con estiba en su interior, que cuenta con un respaldo abatible para formar un segundo solarium.

Un pasillo de puerta baja en popa permite al acceso a la ancha prebañera para dos fuerabordas y a dos plataformas de baño adosadas.

Interiores

Con un volumen mayor de lo esperado, la cabina ofrece un espacio acogedor marcado por la luminosidad que proporciona el acristalamiento de las bandas. El objetivo es ofrecer un espacio en el que poder pasar alguna noche a bordo hasta dos parejas, gracias a una am-



El parabrisas con la toldilla proporcionan una gran protección.

plia cama doble posterior de posición transversal y altura limitada, un aseo independiente, un mueble auxiliar con nevera y horno y una dinette de gran mesa abatible ocupando la proa que se puede transformar en una segunda cama

Navegando

La nueva 875 Sundeck no está concebida como un modelo puramente de alto rendimiento, a pesar de lo cual, con la potencia máxima autorizada pudimos al-

CONDICIONES PRUEBA
Lugar: Cambrils (Tarragona)
Mar: Rizada
Viento: 10 nudos
Personas: 4
Combustible: 1/2
Agua: Vacío

CARACTERÍSTICAS

Eslora total	8,06 m
Eslora casco	7,99 m
Manga	3 m
Calado	60 cm
Desplazamiento	2.462 Kg
Capacidad de combustible	450 l
Capacidad de agua	100 l
Tanque séptico	Si
Material de construcción	PRV
Tipo de casco	V
Nº de sprays	4

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	10-12
Asientos en bañera	9
Camarotes	1
Personas en litera	4
Dimensiones solarium proa	2,13x2,05 m
Dimensiones solarium popa	1,50x1,90 m
Ancho pasillos laterales	23/36 cm
Molinete	Si

MOTORIZACIÓN

Modelo	Mercury Verado 250
Ciclo	4T
Potencia al cigüeñal	250 hp
Régimen máximo 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 máxima ensayo (GPS)	45,8 nudos
Velocidad crucero (GPS)	26/31 nudos
Velocidad mínima ralentí	2,4 nudos
Aceleración	Planeo en 5 segundos
Relación potencia/peso	208 CV/t



El gran solárium de proa dispone de un respaldo practicable.

SKIPPER OPINA

Por su tamaño y el volumen de su cabina, la nueva Activ 875 Sundeck es mucho más que una lancha costera diseñada para tomar el sol, al proporcionar una plataforma amplia que, sin renunciar a un comportamiento bastante deportivo, consigue acomodamiento para dos parejas tanto en la aprovechada bañera, como en los interiores, contando además con la posibilidad de aumentar significativamente el equipamiento para aumentar el confort.



La elevada consola es ancha y con un frontal práctico.

DESTACABLE

- Doble solárium
- Cocina escamoteable
- Asientos plegables
- Capacidad camas
- Luminosidad interior

MEJORABLE

- Altura cama popa
- Pasamanos

PUESTO GOBIERNO PRINCIPAL

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

PLATAFORMA DE BAÑO

Tipo	Adosada
Forro teca	Si
Estiba escalera	Tapa
Pasarela	No
Portadefensas	No
Cofres	Si
Ducha	Si

INTERIORES

Luminosidad	Buena
Escotillas practicables	4
Aseos	1
Medidas mesa comedor	0,62x1,43 m
Neveras	2
Horno	Si
Dimensiones litera principal	1,96x1,76 m
Dimensiones baño principal	0,66x0,97x1,53 m
Asientos comedor	5
Altura cabina	1,85 m



El asiento doble del piloto es una estructura corredera.

canzar una velocidad máxima de casi 46 nudos con mar rizada y cuatro personas a bordo.

Cabe pensar que seguramente sería suficiente con dos motores de 200 CV en vez de los dos Verado 250 montados para la prueba, para disfrutar de unos consumos más contenidos, un rendimiento máximo no muy inferior y un régimen de crucero bastante parecido.

Con el mar bastante tranquilo, la navegación resultó agradable y la embarcación se mantuvo estable a máximo régimen, con una buena adaptación en los cruces de estelas de cierta importancia y un ritmo de crucero entre 26 y 31 nudos que nos permitió encadenar sin problemas giros de forma segura. ❊ *R. Masabeu*

Quicksilver Activ 875 Sundeck

Constructor:
Quicksilver (Polonia)
Importador: Touron
La Granja, 16 – Zona Industrial
28108 Alcobendas (Madrid)
Tel: 916 572 773
www.touron-nautica.com

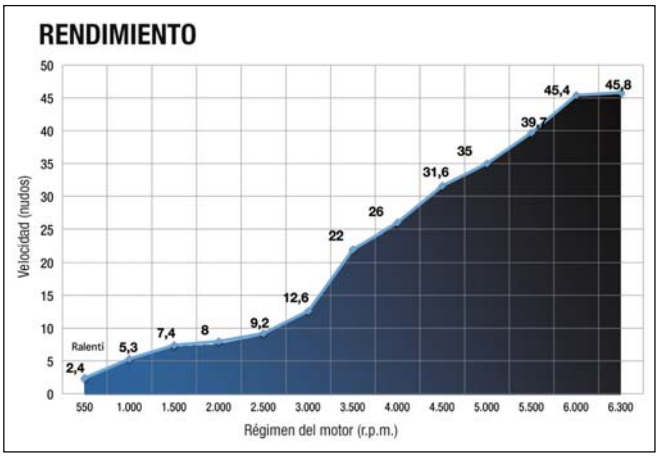
Precio básico pack con motor aproximado: 80.590 € + impuestos



Con el respaldo abatible y la mesa se puede formar un solárium en popa.



La cocina se estiba fácilmente entre un asiento superior y otro inferior.





SESSA KEY LARGO 27 IB

Una acertada revisión

Uno de los populares modelos de la polivalente línea Key Largo de Sessa Marine es esta 27 IB, que se presenta con una rediseñada cubierta y motorización intrafueraborda.

La gama de embarcaciones del astillero Sessa Marine se caracteriza por su estilo italiano y las innovaciones en su diseño, siempre marcando tendencias, que hacen de sus modelos una referencia en el sector. En esta ocasión hemos vuelto a probar, de la mano de la empresa Sport Yacht, esta polivalente Sessa Key Largo 27 en su versión intrafueraborda, con una estética actualizada para la nueva temporada mediante cambios en casco, cubierta y acabados que mejoran el confort y el aspecto en general.



Sin ser muy alto el parabrisas ofrece correcta protección.



Mantiene la cubierta espaciosa y pensada para el sol.

En cubierta

Uno de los nuevos detalles más llamativos es la adopción en ambas bandas de casco de unas superficies acristaladas que proporcionan un aspecto más agresivo y proporcionan luz en el interior.

Por su parte, mantiene su proa bastante ancha para aumentar la superficie aprovechable, con un balcón an-

CONDICIONES PRUEBA

Lugar: Castelldefels
Mar: Plano
Viento: 4 nudos
Personas: 4
Combustible: 1/3
Agua: Vacío

CARACTERÍSTICAS

Eslora total	8,58 m
Eslora homologación	7,49 m
Manga	2,64 m
Calado	90 cm
Desplazamiento sin motor	2.500 kg
Capacidad de combustible	477 l
Capacidad de agua	77 l
Material de construcción	PRV
Tipo de casco	V
Nº de sprays	4

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	8
Asientos en bañera	7
Camarotes	1
Personas en litera	2
Dimensiones solárium proa	2,10x2,08 m
Dimensiones solárium popa	1,87x1,58 m
Ancho pasillos laterales	20/32 cm
Molinete	Sí

MOTORIZACIÓN

Modelo	Volvo Penta 5.7 Gi
Ciclo	4T
Potencia en la hélice	300 hp
Régimen máximo recomendado	5.000 r.p.m.
Nº de cilindros	8
Cilindrada	5.7 l
Peso	485 kg
Nº de motores	1
Tipo de combustible	Gasolina
Tipo de transmisión	Cola

PRESTACIONES

Velocidad máx. ensayo (GPS)	37,6 nudos
Velocidad máx. según astillero	38 nudos
Velocidad crucero (GPS)	24/28 nudos
Velocidad mínima ralentí	2,9 nudos
Aceleración	Planeo en 6 segundos
Relación potencia/peso	128 CV/t

SKIPPER OPINA

La renovación de un modelo de gran éxito como esta Key Largo 27, permite a Sessa Marine mantener su prestigio en el mercado mientras dedica también esfuerzos a la renovación de su gama.
Este modelo gana mucho en acabados y con la adopción de las superficies acristaladas del casco, que mejoran la visibilidad interior y hacen más acogedora la cabina situada bajo la cubierta de proa.



cho sobre el cofre de fondeo, dotado de molinete en su interior, que abre paso a una cubierta sundeck con toda la superficie de proa ocupada por un amplio solárium y marcada por una tapa que cubre bajo el perfil del parabrisas un hueco para estibar el gran bimini plegable que protege la bañera del sol.
Dos pasillos escalonados rodean el puesto de gobierno, con un parabrisas envolvente de original acabado mediante unos pasamanos sencillos integrados y una consola práctica con guantera abierta.
Un mueble central aporta asientos practicables para piloto y acompañante, con respaldos abatibles para abrir una tapa que cubre una cocina, además de dos puertas de armario en la parte inferior y sólidos pasamanos laterales.
La bañera ofrece en la parte posterior un sofá en forma de L que forma una dinette con una mesa desmontable, manteniendo un ancho pasillo de entrada en babor, con guantera abierta con red, para acceder al segundo solárium, extensible, que se forma sobre la cámara del motor.

Con el respaldo reversible se amplía el solárium de popa.

Dispone también de una plataforma de baño integrada bastante amplia, con acabado en teca y escalera bajo una tapa.
Por otra parte, bajo la proa dispone de una cabina de bastante volumen, con pocas escotillas practicables, que incluye una cama doble baja, un mueble con nevera, espacio de estiba en popa y un compacto aseo independiente.

Navegando

Uno de los alicientes para esta prueba era comprobar el comportamiento de esta Sessa KL 27 IB montando una potencia mayor que en las anteriores ocasiones que habíamos probado la misma carena. En este sentido, el aumento hasta los 300 CV de gasolina que tenía la unidad de la prueba significó una mejora sensible principalmente en la aceleración, con mayor respuesta y

Los asientos del piloto son practicables y cómodos.

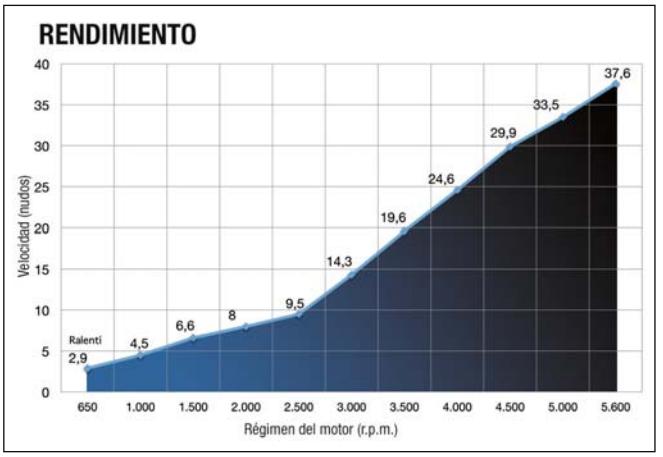


Incluye un mueble central con cocina y tapas.





Los pasamanos de la consola se han integrado en el perfil del parabrisas.



La cama doble disfruta de visibilidad lateral.



EXTERIORES

Puesto gobierno principal

Situación	Central
Plazas	2
Practicable	Sí
Reposapies	Sí
Guantera	Sí
Portacartas	No
Volante	Fijo
Pasamanos	Sí
Visibilidad piloto	Buena
Acceso mandos	Bueno
Mandos motores	Electrónicos
Ventilación	Buena
Protección	Normal

Plataforma de baño

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

INTERIORES

Luminosidad	Normal
Escotillas practicables	3
Aseos	1
Neveras	1
Horno	No
Litera principal	2,00x1,95 m
Baño principal	1,00x0,62x1,52 m
Altura cabina	1,60 m

DESTACABLE

- Cristaleras casco
- Doble solárium
- Estiba toldilla
- Diseño moderno
- Aseo independiente

MEJORABLE

- Ventilación cabina
- Pasamanos popa

Dispone de un mueble auxiliar junto a la entrada.



Sessa Key Largo 27 IB

Constructor:
Sessa Marine (Italia)
Importador:
Red distribución Sessa
www.sessamarine.com

Precio aproximado con motor: Desde 78.500 € + impuestos

recuperación en los giros cerrados y la posibilidad de disfrutar de una mayor agilidad.
La velocidad máxima de 37,6 nudos con mar plano, apenas difiere de otras ocasiones anteriores, aunque tal vez la de crucero mejora algo, situándose ahora entre 24 y 28 nudos.
La sensibilidad al volante es buena, permitiendo afinar el rumbo y jugar con los flaps para conseguir el mejor sentamiento en cada momento.❋ *R. Masabeu*



BÉNÉTEAU GRAN TURISMO 50 HARDTOP y SPORTFLY

Gran confort de crucero

Desde su presentación, la nueva apuesta del gran grupo Bénéteau ha recibido un gran reconocimiento en el sector de los grandes cruceros deportivos, tanto en su versión de cubierta Hardtop como en la Sportfly.

Con un diseño firmado por el equipo formado por Nuvolari & Lenard, unos elegantes interiores de Andreani Design y las soluciones técnicas aportadas por Bénéteau Power Boats, este nuevo modelo presentado simultáneamente en dos versiones de cubierta, viene a ampliar la elegante línea de cruceros deportivos de última generación Gran Turismo situándose como el de mayor eslora hasta el momento. Por una parte está la versión de cubierta Hardtop, por supuesto





CONDICIONES PRUEBA
Lugar: Castelldefels (Barcelona)
Mar: Rizada/fondo
Viento: 4-6 nudos
Personas: 6
Combustible: Lleno
Agua: Reserva

CARACTERÍSTICAS

Eslora total	15,78 m
Eslora casco	14,17 m
Manga	4,38 m
Desplazamiento HT	13.640 kg
Desplazamiento Sportfly	13.935 kg
Capacidad de combustible	1.300 l
Capacidad de agua	400 l
Tanque séptico	Sí
Material de construcción	PRV
Tipo de casco	V
Nº de sprays	6
Túnel evolutivo	No

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	12/30
Asientos en bañera	8
Camarotes	2-3
Personas en litera	6
Dimensiones solárium proa	2,30x2,50 m
Ancho pasillos laterales	29 cm
Molinete	Sí
Doble timonería	No-Sí
Asientos sobrepuente	11

MOTORIZACIÓN

Modelo	Volvo Penta IPS600
Ciclo	4T
Potencia en cigüeñal	435 CV
Régimen máx. recomendado	3.500 r.p.m.
Nº de cilindros	6
Cilindrada	5.5 l
Peso	901 kg
Nº de motores	2
Tipo de combustible	Gasoil
Tipo de transmisión	IPS

PRESTACIONES

Velocidad máx. ensayo (GPS)	27,5 nudos
Velocidad máx. según astillero	28 nudos
Velocidad crucero (GPS)	20/22 nudos
Velocidad mínima ralentí	3,5 nudos
Aceleración	Planeo en 10 segundos
Relación potencia/peso	67 CV/t



Bajo la escalera incluye un práctico mueble auxiliar.

practicable, que sería la de carácter más deportivo y por otra la Sportfly, que añade un sobrepuente con puesto de gobierno exterior.
En ambos casos, se ha incluido por primera vez en su equipamiento el exclusivo sistema de App "Ship Control" que permite un total control de todos los parámetros de la embarcación del modo más accesible ye intuitivo desde las pantallas multifunción de a bordo o desde una Tablet de más de 7 pulgadas. Cabe destacar también, que se espera en breve una próxima evolución en los interiores, con una versión de distribución con la cocina en el salón principal.

En cubierta

Con un imponente aspecto de casco la GT50 presenta un diseño moderno, elegante y deportivo con una proa ocupada por un amplio solárium con dos respaldos practicables y unos pasillos cómodos rodeando la cabina para alcanzar la cubierta posterior.
En popa incluye una práctica plataforma hidráulica con acabado en teca, además de un gran portón que cubre un garaje para una pequeña embarcación auxiliar. Además, existe la posibilidad de incluir en su estructura una barbacoa posterior cubierta por tapa.
La bañera es amplia y queda protegida, con un gran asiento en forma de L y una mesa de ala abatible que se baja para crear un segundo solárium.
En la versión de cubierta Sportfly, incluye una escalera con robusto pasamanos para subir al un sobrepuente bien aprovechado mediante una dinette de mesa larga, además de dos asientos para acompañantes y un puesto de gobierno bajo y con gran pantalla, guantera lateral y asiento de piloto practicable.

Interiores

En ambas versiones la distribución en cabina es similar, aunque en la Hardtop cuenta con la comentada sección practicable del techo sobre la zona de gobierno que permite disfrutar directamente del sol y aumentar la ventilación.
El acceso al salón principal se realiza a través de una gran abertura de puertas correderas que conecta direc-

La plataforma hidráulica facilita la botadura del tender.



SKIPPER OPINA

Elegir entre las versiones Hardtop y Sportfly es realmente una difícil decisión, porque en ambos casos la embarcación mantiene intactos los parámetros de confort, lujo y prestaciones deportivas propias de la gama Gran Turismo.
La posibilidad de unir totalmente la dinette de bañera con la del salón principal y de optar por un tercer camarote doble, acentúa sin duda su carácter de crucero familiar y por lo tanto la posibilidad de planear unas vacaciones a bordo de forma confortable para una familia.





tamente ambos espacios, unificando el interior con la bañera gracias a un suplemento que crea un gran asiento lateral en toda la banda de babor, sin interrupción. Con una gran visibilidad con el exterior, el salón comprende un comedor con mesa de alas plegables y un sofá en la banda contraria con muebles auxiliares, separando la zona de navegación mediante una cierta elevación que le proporciona mayor visibilidad.

Para el patrón incluye un asiento doble practicable y un puesto de gobierno con gran pantalla y buen acabado, que resulta práctico a la hora de navegar y se acompaña con un panel de interruptores térmicos inferior.

En la primera versión presentada, con opciones para dos o tres camarotes, bajando una escalera se accede directamente a la cocina, completa y práctica, que hace las funciones de distribuidor hacia un camarote central con dos camas que se puede sustituir por una dinette auxiliar abierta. A continuación se sitúa un aseo de uso común con dos puertas de acceso.

El gran acristalamiento proporciona una envidiable visibilidad.

El puesto de gobierno es muy completo y disfruta de buena visibilidad.



EXTERIORES

Puesto gobierno principal

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

Plataforma de baño

Tipo	Hidráulica
Forro teca	Sí
Estiba escalera	Interior
Pasarela	Opcional
Portadefensas	No
Cofres	No
Ducha	Sí

INTERIORES

Luminosidad	Buena
Escotillas practicables	13
Aseos	2
Medidas mesa comedor	1,40x0,65 m
Neveras	2
Horno	Sí
Litera principal	1,89x1,67 m
Baño principal	1,41x1,07x1,98 m
Asientos comedor	5
Altura salón	1,98 m
Altura cabina proa	1,94 m
Altura cabina popa	1,88 m



El el camarote de proa la cama se desdobla en abanico.

La parte que permanece invariable es el camarote de proa, con una cama doble que se puede dividir en dos en abanico y el gran camarote del armador que ocupa toda la popa y que cuenta, por supuesto, con su propio aseo privado separado en dos partes.

Navegando

Un aspecto determinante en el rendimiento y en su carácter deportivo reside en la combinación, por primera vez en un tamaño tan grande, de la exclusiva carena Air Step 2 con una doble transmisión Volvo IPS 600, con la que el astillero asegura mejoras en cuanto a velocidad, seguridad y confort de navegación. Lo cierto es que los rendimientos fueron bastante vivaces para el gran volumen de un crucero sobre los 15 metros de eslora, permitiéndonos alcanzar una velocidad máxima de 27,5 nudos en unas condiciones de mar entre rizada y de fondo. Un detalle curioso es que los rendimientos durante las pruebas, con los mismos motores de 435 CV y sin apenas viento, fueron casi iguales en las dos versiones de cubierta, aunque seguramente en la Sportfly la aceleración era algo más contenida.

En todo caso, disfrutamos en ambas ocasiones de una navegación muy confortable, incluso en el Fly, disfrutando de la potencia adecuada y manteniendo un régimen de crucero interesante entre los 20 y los 22 nudos.❋

R. Masabeu

Gran Turismo 50 HT y Sportfly

Constructor: Bénéteau (Francia)
Importador: Red Bénéteau
www.beneteau.com

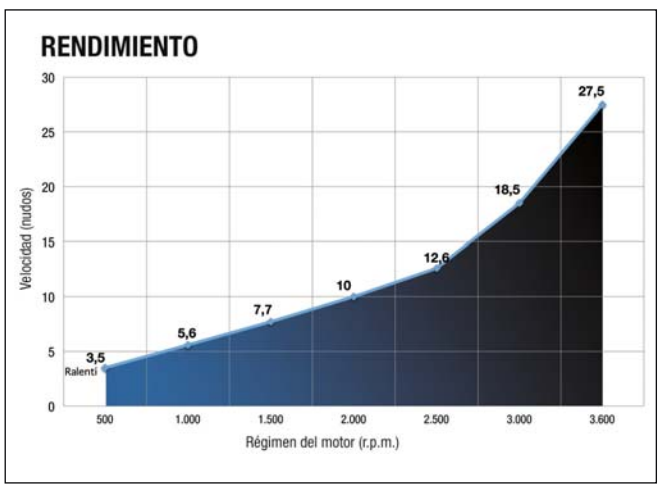
Precio básico aproximado:
Desde 525.000 € + impuestos

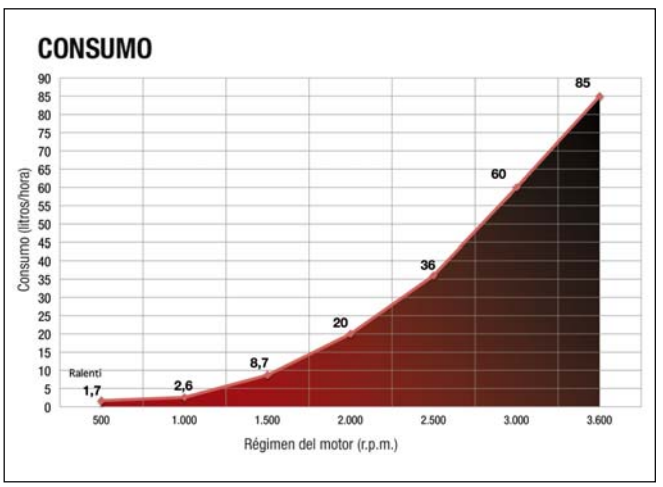
DESTACABLE

- Opción flybridge amplio
- Conexión al interior
- Anchura puertas
- Camarote popa
- Altura cabina

MEJORABLE

- Mueble auxiliar bañera
- Solárium de Fly







PACKS DE PRIMAVERA

OUTBOARD SERIES

UNIDADES LIMITADAS



(*) Precios publicados sin IVA, sin transporte y sin otros gastos. Son precios promocionales sujetos a condiciones especiales y unidades limitadas. Para más información contacte con nosotros en **sales@rodman.es**

Rodman

Rodman Polyships S.A.U. // Tel: +34 986811818 // www.rodman.es // Síguenos en

Yacht Class



Numarine 62 Flybridge

Espacio y lujo en menor eslora

El 62 Fly del astillero turco Numarine debutó en Europa en el último Salón de Cannes provocando una gran sensación gracias a su acertado diseño y su buen rendimiento.





El Numarine 62 Flybridge, de más de 19 metros de eslora, no solo posee un diseño muy atractivo, sino también una estructura robusta, pero ligera. Está construido mediante la técnica de infusión de vacío, lo que le permite un alto nivel de insonorización. Dispone de tres cabinas de huéspedes, bien acondicionadas y con mucho espacio, cada una con baño propio, y es la primera embarcación de la gama totalmente iluminada con LED. Y no son las únicas características destacadas de este modelo, mostrado por primera vez en Europa en septiembre de 2017 en Cannes con éxito de crítica y público. También brilla por su rendimiento, garantizado por dos Volvo Penta IPS 950 que le permiten alcanzar 31 nudos de velocidad máxima y 26 de velocidad de crucero.

Con una manga de 5,15 metros, el Numarine 62 Fly conserva el estilo atrevido que caracteriza a toda la gama del astillero, con un diseño deportivo que respeta el espacio a bordo disponible para el propietario. Amplias áreas abiertas e interiores luminosos definen la distribución. Este modelo en concreto ha sido concebido por Can Yalman, uno de los diseñadores más prestigiosos del astillero. Umberto Tagliavini fue el responsable de la arquitectura naval y Gurit se encargó de la ingeniería estructural.









Un interior de lujo

Este modelo destaca en el mercado gracias a las técnicas de construcción de Numarine, que garantizan su ligereza y resistencia empleando la tecnología más innovadora. Pero tampoco se olvida de ofrecer comodidad, espacio y lujo a la tripulación a un nivel comparable al de barcos de mayor eslora. Ello es posible por el inteligente uso del espacio. La suite de armador, con sus grandes ventanales al nivel del agua, llena la cabina de luz natural y ofrece una visión privilegiada del entorno. La decoración es limpia y refrescante. Se basa en gran medida en el uso de vidrio, cuero y acero inoxidable para darle un toque contemporáneo. Parte del interior está forrado en piel. La cocina se integra en el salón principal y cuenta con un bar que siempre es muy de agradecer, al igual que la nevera. Está diseñado para ser utilizado por los amantes de la navegación en cualquier condición del mar.









El diseñador, Can Yalman, ha comentado respecto al barco que *"continúa la evolución de Numarine, enfatizando sus líneas en un perfil elegante que aporta máxima transparencia y un espacio interior sorprendente"*. Por su parte, Umberto Tagliavini dijo que *"el diseño del casco es propio de una embarcación innovadora, diseñada para aprovechar al máximo los sistemas de propulsión IPS-Volvo. La entrada de la proa es muy profunda para cortar mejor a través de las olas, por muy altas que sean, asegurando rendimiento incluso en condiciones marítimas complicadas"*.❋

Rendimiento asegurado

Los dos Volvo Penta IPS 950 del Numarine 62' Flybridge no solo garantizan un buen rendimiento, sino también un reducido consumo de combustible, con costes de mantenimiento muy contenidos. Estos motores permiten ahorrar espacio en la sala de máquinas y aumentar la capacidad del depósito de combustible. Además emiten un 30% menos de emisiones de dióxido de carbono, disminuyen a la mitad el nivel de ruido percibido y facilitan un manejo seguro y noble. De manera opcional, se ofrece un IPS1200 que empuja el 62Fly a una velocidad máxima de 35 nudos y a una velocidad de crucero de 28 nudos.

Características técnicas

Eslora máxima: *19,16 m*
Manga: *5,15 m*
Calado: *1,6 m*
Desplazamiento: *27.000 kg*
Cap. de combustible: *3.200 l*
Cap. de agua: *900 l*
Motores: *2 Volvo IPS 950*
Velocidad máxima: *hasta 36,5 nudos*
Velocidad de crucero: *hasta 28 nudos*
Autonomía de crucero: *hasta 375 millas náuticas*
Astillero: *Numarine (Turquía)* *www.numarine.com*
Importador: *Nautic Luis* *www.nauticluis.es*

ALMAZCARA MAJARA

Filosofía "Majara"

Los tres placeres de la vida son: una buena comida, un buen vino y una buena conversación con amigas.

Queremos apostar este vino increíble a una buena mesa para que lo disfrutéis vuestros amigas y las que pudieran serlo algún día.

Javier Álvarez





www.almazcaramajara.com







l'aphrodisiaque

info@laphrodisiaque.com

Suma, no restes
Haz tu camino, no sigas
Da, no pidas
Saborea, no traques
Abraza, no empujes
Besa, no discutas
Disfruta, no sufras
Ríe y llora !!!

Javier Álvarez

JAVIER.ALVAREZ@ALVAREZMIRAS.COM +34 609 322 194

Nuevo Registro Nacional de Barcos Clásicos

La Asociación Española de Barcos de Época y Clásicos (AEBEC) crea el Registro Nacional de Barcos Clásicos. La AEBEC es una asociación que fomenta la cultura náutica tradicional, la conservación, la restauración, la reconstrucción y la navegación de los barcos clásicos, así como la afición por ellos. Recientemente ha lanzado a través de su web el Registro Español de Barcos de Época y Clásicos, al que tienen derecho de inscripción todos aquellos barcos que se puedan considerar patrimonio (yates, vela latina, oneararias, barcos de museo y hasta los pecios), y tengan pabellón español o su puerto de amarre en España.

La función del Registro es el censo del patrimonio náutico español en manos privadas y públicas, con la intención de darlo a conocer y establecer las formas de colaboración con las Autoridades y otras entidades, nacionales o internacionales, interesadas en la reglamentación y conservación del patrimonio naval.

Fundada en 2009 y con sede en el Club Nàutic d'Arenys de Mar, la AEBEC cuenta con la colaboración de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, la Real Asociación Nacional de Cruceros, el Real Club Marítimo de Barcelona y el Real Club Náutico de Barcelona.

© NICO MARTÍNEZ / MARTÍNEZ STUDIO



Link al Registro:
www.aebec.org/registro-de-barcos/





Riviera se equipa con Humphree

Humphree Factory será equipamiento estándar en los Riviera 68/72. El prestigioso astillero australiano, Riviera Luxury Motor Yachts, ha elegido equipar sus nuevos barcos Sports Motor Yachts, modelos 68SMY y 72SMY, con interceptores Humphree de serie.
Estos sistemas de estabilización basados en interceptores permiten reducir el balanceo y cabeceo. El resultado es un mejor rendimiento, menor consumo de combustible y mayor comodidad. El sistema eléctrico estabilizará el barco en el fondeo y a lo largo de toda la gama de velocidades con un rendimiento único también durante los giros, integrándose con la dirección de la máquina.
www.humphree.com - www.riviera.com.au

Eastbay 44 en Düsseldorf

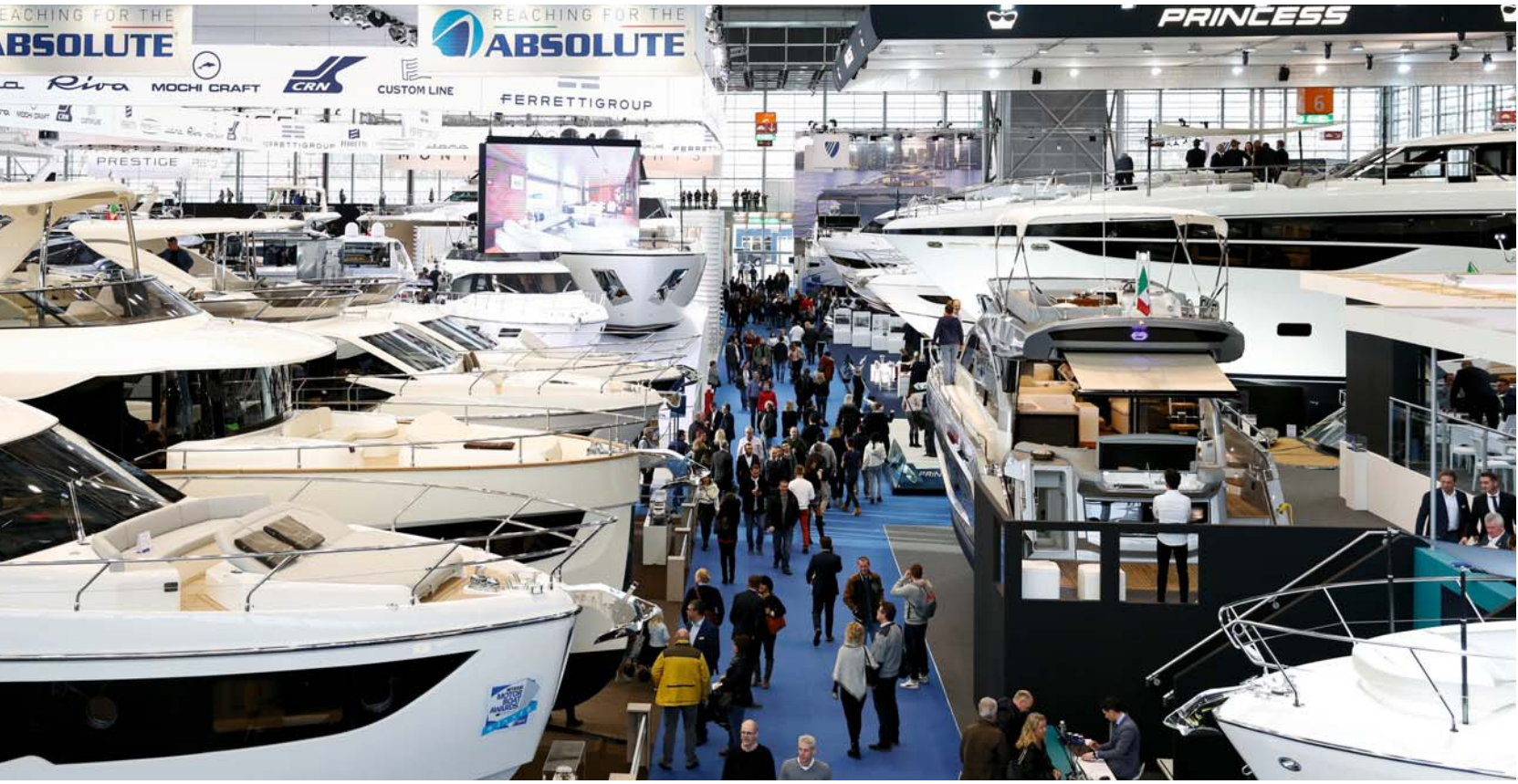
Grand Banks Yachts Limited –la empresa pionera en el Downeast-styled Yachts Limited con la introducción del 38 Eastbay EX en 1995– ha presentado en el Salón de Düsseldorf el nuevo Eastbay 44 (EB44), el siguiente en una larga línea de yates de crucero de lujo de Eastbay. El nuevo EB44 ofrece una llamativa combinación de acabados contemporáneos y líneas Downeast con un avanzado diseño de casco, capaz de dar seguridad y comodidad a los pasajes en aguas abiertas. Su casco en V cuenta con una entrada afilada y una superficie de planeo avanzada en popa.
"El Eastbay 44 ofrece lo mejor de ambos mundos", dice Mark Richards, CEO de Grand Banks. *"Se puede experimentar todo el confort y estilo que se aprecia en un yate Downeast, pero con más velocidad de crucero para llevar nuestras aventuras más lejos y más rápido. Esta última generación de Eastbay es también más ligera y eficiente"*.
grandbanks.com





BOOT DÜSSELDORF

Bate su récord de participación



Cada año, Boot Düsseldorf atrae a más y mejores expositores internacionales y a un público deseoso por descubrir las últimas novedades del sector. En su última edición hasta 1.923 expositores formaron parte de un salón más internacional y con más visitantes que nunca.



AZIMUT FLYBRIDGE 55

El Boot Düsseldorf es uno de los eventos náuticos más importantes y con mayor proyección global de los que se celebran en el mundo. Cada año atrae a más y mejores expositores internacionales y a un público deseoso por descubrir las últimas novedades del sector. Este año se celebró del 20 al 28 de enero, una semana larga que se hizo muy corta en la ciudad alemana por la gran cantidad de actividades que tuvieron lugar.

El balance fue muy positivo y deja difícil subir el listón para el próximo año, cuando el salón celebrará su 50 aniversario. Se batió el récord de expositores con un total de 1.923, procedentes de 68 países. Los barcos fueron los protagonistas, pero también hubo espacio para artículos, servicios y deportes náuticos en los 220.000 metros cuadrados que abarcó la exposición.



INVICTUS 250 CX

Una nueva ola

El número de visitantes, con 247.000 (5.000 más que el año pasado), también fue espectacular, elevando la cifra de nacionalidades con asistentes a 94. La mayoría vinieron de los Países Bajos, Bélgica, Suiza, Italia, Austria y Francia, pero también crecieron los visitantes de Estados Unidos, China y Australia.

Los fabricantes confían en que el estímulo proporcionado por el Salón de Düsseldorf facilite un crecimiento sustancial de las ventas de embarcaciones, con una tendencia definida hacia los yates más grandes tanto en los veleros como en los barcos a motor.

Por otro lado, los expositores fueron unánimes al afirmar que la mudanza de las actividades al Hall 8 fue un éxito total. Las estadísticas confirman su juicio, ya que las cifras registradas en el año anterior fueron superadas en casi un 10%, con casi 110.000 invitados que vieron las actividades en "The Wave", y 1.500 visitantes que participaron directamente en ellas. El concepto del "Beach World", con un ambiente relajado, mucha acción en el agua y numerosas estrellas como el icono del surf Robby Naish, resultó muy acertado. Muchos se acercaron al salón solo por vivir la experiencia.

Barcos para todos los gustos

Los espacios de exposición de barcos se llenaron durante los nueve días que duró la feria. Los grandes veleros de más de 18 metros y los catamaranes tuvieron grandes dosis de protagonismo, con tamaños superiores a lo visto en ediciones anteriores.

El Hall 6 estuvo reservado a yates de lujo, experimentando también un aumento de visitantes y empresas, que aprovecharon cada metro cuadrado para presentar numerosas novedades. De hecho, la organización del salón se vio obligada este año a rechazar expositores por falta de espacio.

El primer día del salón, durante la gala que convocan la editorial alemana Dehlius Klassing y el Boot Düsseldorf, el jurado del *European Yacht of the Year 2018* –formado por los especialistas de pruebas de vela de doce revistas europeas– proclamó a los cinco ve-

Boot Düsseldorf, el **primer salón** náutico **internacional** del **año**, es la **plataforma** para presentar las **novedades** para la **próxima temporada**.



leros ganadores de este año: **Sun Odyssey 440** en Crucero familiar; **Amel 50** en Crucero de lujo; **ClubSwan 50**, en Crucero de altas prestaciones; Neel 51 en Multicascos, y **Bénéteau Figaro 3** en categoría Barcos especiales. En cuanto a los galardones del *European Power Boat of the Year 2018* los ganadores fueron: **Bella 620 Cabin**, barcos hasta 8 metros de eslora; **Apreamare Gozzo**, de 8 a 11 m; **Fountaine Pajot MY44**, de 11 a 14 m; **Azimut S7**, más de 14 metros; y **Linssen GS 40.0 Sedan**, embarcaciones de desplazamiento.


MAZU 38 OPEN

Barcos a motor: lo más destacado

El astillero italiano **Absolute Yachts** mostró tres novedades de esta temporada náutica en Alemania: Absolute 52 Fly (que ha experimentado un restyling), Absolute 58 Fly y, como buque insignia, el Navetta 73, un barco imponente con más de 22 metros de eslora.

En Alemania tuvo su estreno mundial el **Axopar Brabus Shadow 800**, un crucero de lujo que se basa en el casco del exitoso Axopar 37. Debido a las reacciones tan positivas por parte del público, se espera una gran demanda en la industria. De hecho, ya hay planes para lanzar nuevos modelos de diversos tamaños.

Azimut presentó dos primicias en Alemania: el nuevo **Azimut Atlantis 51**, un yate con el ADN de un verdadero open, con amplio espacio a bordo y un estilo agresivo de Neo Design, y el **Azimut 55 Fly**, que destaca por sus líneas exteriores de Stefano Righini.

Con una superficie de más de 4.000 metros cuadrados, el astillero alemán Bavaria Yachts expuso once veleros, trece yates a motor y dos catamaranes. Entre los barcos a motor, destacaban los nuevos **Bavaria R55** y **Bavaria E34 Fly**, además del catamarán **Nautitech 47 Power**.

El primer **Fairline** diseñado por Alberto Mancini, el galardonado **Targa 63 GTO**, fue también uno de los protagonistas en Alemania. De hecho fue nominado para el *European Powerboat of the Year Award 2018* en la categoría de más de 45 pies, gracias a la precisión de su diseño y sus grandes prestaciones.

Ferretti Group mostró siete modelos en Alemania, entre los que destacó el **Ferretti Yachts 920**, novedad mundial, y los dos estrenos para el mercado alemán: **Riva 56' Rivale** y **Riva 76' Perseo**. La flota se completó con los Ferretti Yachts 450, Rivamare, Pershing 5X y Pershing 70.

El astillero Glastron, perteneciente al Grupo Beneteau, tampoco quiso perderse la importante cita de Düsseldorf, exhibiendo en ella al **Glastron GTD 200**. Ofrece hasta tres configuraciones de plataforma distintas: consola individual, consola dual y consola dual con parabrisas completo.

El astillero Invictus Yacht continúa ampliando su gama y presentó en su debut público oficial al **Invictus Yacht 250 CX**, un sterndrive que ofrece un espacio habitable muy cómodo en sólo 7,75 metros de eslora. Se sitúa como una alternativa ideal entre el 240CX y el 280CX, presentado en el salón náutico alemán del año pasado.

El nuevo **Jeanneau NC 33** incluye una excelente carena, de Michaël Peters. Desde el punto de vista del diseño, la disposición interior es ergonómica y la vida a bordo resulta muy agradable.

El astillero turco Mazu Yachts tampoco se perdió el evento de Düsseldorf, presentando por primera vez su **Mazu 38 Open White Pearl**, perfecto para todo tipo

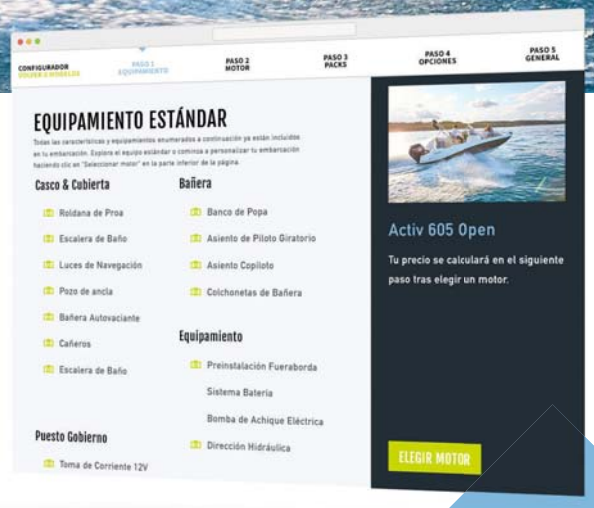

NIMBUS W9


SEALINE F430

QUICKSILVER®

DESCUBRE LA
NUEVA GAMA OPEN
EN NUESTRA PÁGINA WEB

Powered by MERCURY



CONFIGURA TU ACTIV OPEN ONLINE Y RECIBE UN PRESUPUESTO

La Quicksilver **Activ 605 Open es el barco perfecto para divertirse, pescar o simplemente relajarse.** Invita a tus amigos a pasar un día divertido a bordo, navegar relajadamente o hacer deporte en el agua. El configurador intuitivo te permite añadir el equipamiento que deseas para tu **Activ Open** el primer paso para tener el barco de tus sueños. Recibe un presupuesto y ¡empieza a organizar tus salidas al agua! **www.quicksilver-boats.com**

1958 2018 #aniversario

touron
www.touron-nautica.com


AMEL 50


JEANNEAU SUN ODYSSEY 440

de cruceros, incluidos los nocturnos, y con muchas posibilidades en su diseño y decoración.

El **Nimbus Weekender 9** es un barco de 9 metros ideal para actividades sociales en el mar, con alojamiento para 4 personas. El W9 refleja la personalidad y el diseño propios de Nimbus, con toda clase de detalles en su interior. Además ofrece la posibilidad de equiparse con motor interno o externo.

El **Onda 341P** fue la novedad de Onda Tenders. Respecto a su predecesor, modifica la estética para tener un diseño más impactante, así como los materiales en su construcción y su acabado, lo que le permite mejorar significativamente los niveles de confort a bordo.

El astillero británico Princess Yachts mostró tres barcos de lujo: el **S78**, **V65** y **V50**, todos ellos novedades. Contaron también con el yate más grande de la feria, el **Princess 35M**, que fue premiado en la categoría de superyates, para redondear una presencia a la altura de este importante evento.

El **Loxo 32** es un barco a motor de bajo consumo de combustible, diseñado por Pogo Structures, una compañía reconocida en la industria por sus yates de competición. Ligero pero sólido, apuesta fuerte por un nicho de mercado menos explorado que otros como el de los cruceros de bajo consumo.

También el nuevo **Sealine F430** debutó en la feria. Se trata de un yate flybridge que brinda mucho espacio, incluso en viajes largos, para seis personas en tres cubiertas. El flybridge de casi 14 m² es el corazón de este lujoso barco, que cuenta con solárium y zona para sentarse en forma de U.

Sessa Marine presentó las nuevas versiones de dos modelos muy populares en los últimos años: el **Sessa C44** y el **Sessa C38**, totalmente renovados tanto interna como externamente, gracias a la colaboración con Centrostiledesign. El C38 es un icono del estilo y la comodidad, mientras que el C44 destaca por su capacidad de personalización.

El principal evento náutico alemán sirvió para que la compañía Tecnohull mostrara el **Sedna 999G5**, el modelo más popular entre el público, y el buque insignia del astillero, el **Omega 41**, además de exponer algunos de sus planes para el futuro.

Barcos a vela: lo que más nos ha gustado

El **Amel 50**, ganador al *European Yacht of the Year*, fue uno de los protagonistas del salón. El barco, que supera los 15 metros de eslora, prosiguió con éxito su gira europea, exponiéndose por primera vez fuera del agua y congregando a su alrededor a numerosos visitantes.

El astillero alemán Bavaria ha empezado el año con fuerza con el lanzamiento de dos veleros que exhibió en el Salón de Düsseldorf: el **Bavaria C50** y el **Bavaria C45**. En familia o con amigos, el C50 es ideal para navegar, pero también para relajarse. Al igual que su hermano mayor, el C45 destaca por su mobiliario confortable y una iluminación muy acogedora.

Hace casi tres años, los italianos de Cantiere del Pardo anunciaron el Grand Soleil 46 LC (Long Cruise). El barco fue elegido barco europeo del año. El **Grand Soleil 52 LC** amplía la gama con una apariencia visual similar, pero con muchos detalles nuevos tanto en la cubierta como debajo de ella para seguir conservando una posición privilegiada en el mercado.

El astillero sueco expuso el **Hallberg-Rassy 64**, que es el nuevo buque insignia de la empresa. Este barco posee un lujoso interior de roble europeo barnizado. Causó un impacto notable en Alemania, junto al Hallberg-Rassy 44 y Hallberg-Rassy 340, ambos con interior clásico de caoba.

Hanse Yachts mostró el novedoso **Hanse 348**, con un gran aparejo y un rendimiento excelente, que permite tanto una alta velocidad máxima como una competitiva velocidad crucero.


X-YACHTS X4⁹

35th PALMA INTERNATIONAL BOAT SHOW

+ SUPERFICIE
+ EXPOSITORES
+ EMBARCACIONES
+ SUPERYATES

Boat Show Palma & PALMA SUPERYACHT SHOW

Disfruta el Mar!

27 Abril – 1 Mayo 2018

Moll Vell · Puerto de Palma

INDUSTRIA NÁUTICA | REPAIR & REFIT | NOVEDADES | NOCHE DEL MAR

www.boatshowpalma.com · www.palmasuperyachtshow.com



GOIB CONSELLERIA TREBALL, COMERÇ I INDÚSTRIA | CONSELLERIA TERRITORI, ENERGIA I MOBILITAT | idi Institut d'Innovació Empresarial de les Illes Balears | Ports IB | Ajuntament de Palma | Ports de Balears Autoritat Portuària de Balears | MYBA THE WORLDWIDE YACHTING ASSOCIATION



El **Jeanneau Sun Odyssey 440** fue nombrado "Yacht of the Year" en la categoría de "Crucero Familiar". El jurado valoró particularmente la superficie inclinada y continua de la cubierta del barco. La configuración sin escalones aumenta la seguridad de todos a bordo, y en particular de los niños.

El **Saffier Yachts SE 37 Lounge** ha sido diseñado para navegar por el día, pero dispone de espacio interior para pasar la noche con comodidad. Tiene un potente aparejo, un rápido casco en combinación con una quilla moderna y un bauprés fijo o retráctil.

Solaris Yachts tuvo una gran presencia en Düsseldorf. Mostró barcos como el **Solaris 68**, un estreno mundial que está a la vanguardia de la técnica con su distribución de cuatro cabinas, interior en teca birmana y una ingeniosa distribución de la cubierta. El Solaris 55, el 50 y 47 también estuvieron a disposición del público.

El **RS Sailing 21**, que debutó en Düsseldorf, tiene un diseño muy particular que, además de garantizarle un gran rendimiento, le posibilita minimizar los costes de mantenimiento. Todo ello le hace muy apreciado por los amantes de la navegación y las regatas.

El astillero Wauquiez presentó su último yate de vela en la gama Pilot Saloon. El **Wauquiez Pilot Saloon 42**, con su elegante diseño y su innovadora tecnología, pone especial énfasis en una de las características clave de la gama: la posibilidad de disfrutar de las mejores vistas al mar desde el interior del barco.

El astillero danés X-Yachts mostró el **X4⁹** por primera vez. El barco se llevó a Dinamarca después del salón náutico de Düsseldorf, y después se desplazará a Mallorca para asistir al salón náutico de Palma. Desde su lanzamiento, este modelo ha sido muy apreciado en el mercado.

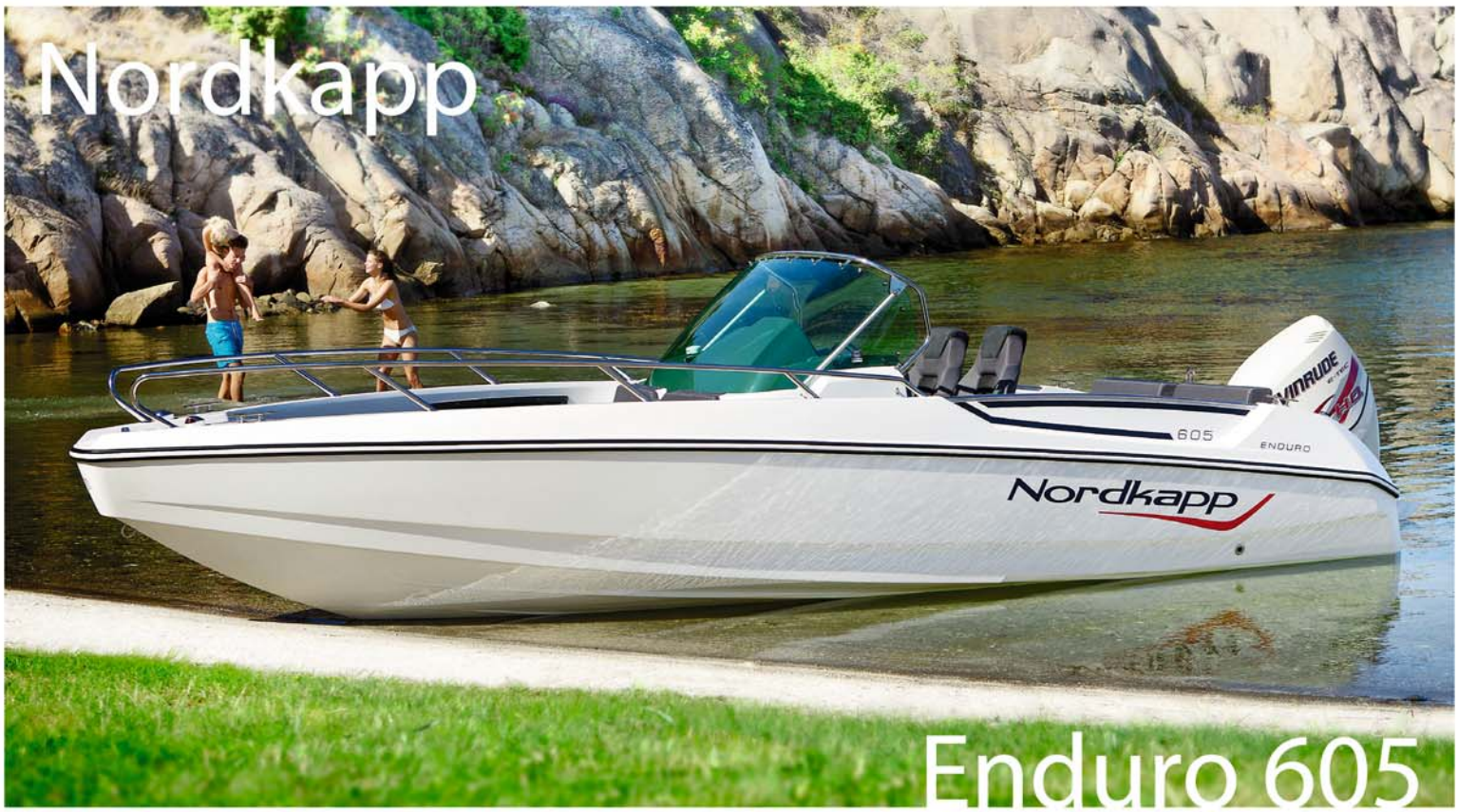
Viajes y Charter

Por primera vez hubo un foro especial llamado **Travel World**, en el pabellón 14, que se concentraba en viajes, vacaciones en casas flotantes y cruceros de todo tipo. Se trataron tendencias emergentes como el mundo del chárter y se dieron consejos para disfrutar de la navegación y la vida en el mar.

Por último también brilló el nuevo **Centro de Buceo**, situado en el Hall 3, que simulaba una base en el Caribe.Los principiantes recibieron asesoramiento directo sobre material de buceo y se presentaron numerosos productos relacionados con esta disciplina, desde ropa hasta relojes.❊ **www.boat-duesseldorf.com**

Fotos: Messe Düsseldorf, Constanze Tillmann







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

PEUGEOT Y BÉNÉTEAU
presentan el Sea Drive Concept

Peugeot y **Bénéteau**, dos **marcas francesas** emblemáticas, **líderes** en sus respectivas actividades, con valores comunes, como la **audacia** y la **innovación**, han unido su **mejor tecnología** para crear el **Sea Drive Concept**, una **visión innovadora** del **puesto** de **gobierno**.



Tras el éxito mundial de su i-Cockpit®, que cuenta ya con casi 4 millones de usuarios, Peugeot pone su experiencia en materia de ergonomía del puesto de conducción al servicio de Bénéteau, líder mundial en embarcaciones de recreo. Diseñado y realizado por el Peugeot Design Lab, este prototipo funcional conjuga el manejo intuitivo y natural del Peugeot i-Cockpit® con la tecnología conectada Ship Control®, desarrollada por Bénéteau. Al unir lo mejor de ambos mundos, el Sea Drive Concept explora lo que podría ser el futuro del puesto de gobierno en las actividades náuticas.

Peugeot i-Cockpit®

Desde siempre, la experiencia de Peugeot en la puesta a punto de sus suspensiones se ha puesto al servicio del agrado de conducción. Para ir aún más lejos en esta búsqueda del placer de conducir, Peugeot reflexiona, desde hace muchos años, sobre el puesto de conducción. Estas investigaciones han dado como resultado un concepto innovador de la disposición del habitáculo: el Peugeot i-Cockpit®.
El resultado es un salpicadero sorprendentemente depurado, moderno y tecnológico. La práctica ausencia de botones, unida al uso de materiales nobles y una gran calidad de fabricación, refuerza el carácter espe-

cífico del Peugeot i-Cockpit®, favoreciendo el agrado, la agilidad y la concentración del conductor. En total, casi 4 millones de clientes disfrutan del emblemático Peugeot i-Cockpit® desde 2012.
Con esta experiencia exclusiva, el Peugeot Design Lab ha querido ir aún más lejos, al explorar nuevos territorios en un sector tan diferente como el de las embarcaciones de recreo y la mononáutica. En este terreno, el encuentro entre Peugeot y Bénéteau ha sido una consecuencia natural.
"El i-Cockpit se ha convertido, al cabo de los años, en un elemento emblemático de la nueva identidad de Peugeot. Es un orgullo ver que este concepto puede extenderse a otros universos y originar una alianza como ésta con una empresa tan prestigiosa como Bénéteau y en un sector tan diferente. Es todo un reconocimiento", comenta Jean Philippe Imparato, Director General de Peugeot.

Bénéteau Ship Control®

Por su parte, consciente de la sofisticación cada vez más grande de los equipamientos presentes en sus barcos, Bénéteau ha puesto en marcha un programa de investigación llamado Advanced Monitoring System (AMS). Este dispositivo permitirá centralizar todos los datos útiles para la navegación, la seguridad y el confort a bordo. Este trabajo ha llevado a la creación de la tecnología Ship Control®, implantada y presentada al público en el nuevo yate deportivo Bénéteau Gran Turismo 50.
"Es un gran honor poder asociar nuestra tecnología Ship Control a la experiencia del i-Cockpit. La innovación siempre ha formado parte del ADN de Bénéteau y, cuando Peugeot nos propuso trabajar en un proyecto común sobre conectividad, nos pusimos de acuerdo inmediatamente. Es un placer ver cómo estas dos marcas pioneras en sus campos respectivos se ponen al servicio de las embarcaciones de recreo", dice Luca Brancaleon, Director General de Bénéteau.❋

www.beneteau.com/es/page-innovation/ship-control
www.peugeotdesignlab.com



Características principales

El Sea Drive Concept es fruto de la colaboración entre dos programas innovadores, de un diálogo entre dos universos. Desde el primer vistazo, puede apreciarse que este prototipo tiene los componentes característicos de un **Peugeot i-Cockpit®**:
- El volante compacto.
- Una gran pantalla táctil de 17 pulgadas, que muestra el interfaz Ship Control® y que permite un acceso inmediato a las funciones electrónicas del barco.
- Una tablet desmontable, que permite mostrar los principales datos de navegación en el eje de visión del piloto.
- Los interruptores, situados a ambos lados del volante, permiten un acceso directo y permanente a las principales funciones.
- Todo ello con la calidad de acabados y la elección de materiales basados en la gama GT de Peugeot: cuero napa, pespuntes de color cobrizo, toques cromados y satinados...

En cuanto al interfaz **Ship Control® de Bénéteau**, alía sencillez y universalidad agrupando todas las informaciones útiles a bordo, como:
- Iluminación a bordo (distribución, intensidad).
- Climatización.
- Navegación (velocidad, corriente, profundidad, itinerario, dirección, posición).
- Control del nivel de las baterías.
- Control del nivel de los depósitos de combustible.
- Gestión eléctrica (corriente continua y alterna).
- Gestión de las bombas de sentina.
- Sistema HiFi.
- Motores (régimen, velocidad).

El interfaz Ship Control® es un ordenador de a bordo integrado en el barco, que apoya y ayuda tanto a la navegación como a la vida a bordo. Al ser posible conectar localmente varias tablets al interfaz, cada miembro de la tripulación puede acceder a todas las funciones.



El **Sea Drive Concept** refleja una **nueva forma** de interpretar el **puesto de gobierno** de un barco. Anticipa el **futuro** de la **motonáutica**.

ProBrava, nuevo distribuidor de Karnic Boats

ProBrava será el nuevo distribuidor de Karnic Boats en España, comercializando sus barcos más conocidos como la Karnic 1851, SL602, SL600, todos ellos equipadas con motores de Yamaha. Las embarcaciones de Karnic han tenido una acogida exitosa a lo largo de los años, tanto por parte de la crítica especializada como del público, que disfruta de sus prestaciones, su diversión y su sencillo manejo. ***probrava.com/es/***







EQUIPO PANTAENIUS SPAIN

Pantaenius
celebra su cliente número 100.000

Tras más de cinco décadas de crecimiento constante, Pantaenius ha alcanzado un importante hito en la historia de la compañía con la firma de la póliza de su cliente número 100.000, contratada este 2018 durante el Salón Náutico de Düsseldorf. Para celebrar este histórico hito, el cliente ha sido agraciado con la cobertura gratuita de su seguro durante todo un año. La empresa alemana de seguros náuticos, con sede en Hamburgo, ha estado vinculada al mundo de la náutica de recreo durante más de 50 años. Además de sus oficinas centrales de Alemania, Pantaenius tiene oficinas repartidas por Norteamérica, Australia, Escandinavia, Reino Unido, Polonia y en el Mediterráneo.
www.pantaenius.es

Bio-on y AkzoNobel
seguirán colaborando

Gracias a los excelentes resultados obtenidos en el proyecto con la tecnología SEAFRONT (desarrollado gracias a un acuerdo de subvención financiado por la Unión Europea para el desarrollo sostenible), Bio-on e International Paint Ltd. (AkzoNobel) han acordado continuar su relación más allá del cierre del proyecto.
El objetivo de la colaboración es continuar investigando el uso de los polímeros biodegradables de Bio-on como componentes en recubrimientos de control de fouling diseñados para prevenir la acumulación indeseable de organismos marinos en embarcaciones, buques, centrales eléctricas mareomotrices y otras instalaciones acuáticas.
Bio-on es una empresa italiana de biotecnología, líder en el sector del bioplástico, mientras que AkzoNobel es líder mundial en pinturas, recubrimientos y productos químicos, y a través de su marca International es líder en pinturas para embarcaciones de recreo. ***www.akzonobel.com***



El eje central del VI Congreso Náutico, que se celebra en Palma, los próximos días 8 y 9 de marzo en el nuevo Palacio de Congresos de la capital balear, se basa en la **"Sostenibilidad, Innovación, Creatividad y Tecnología: Claves para una náutica transformadora"**, que se desarrollará mediante un amplio programa de conferencias y mesas redondas impartidas por relevantes profesionales del sector: ***Coyuntura Económica Actual***, con José Maria Gay de Liébana, profesor titular de Economía Financiera y Contabilidad Universidad de Barcelona y Doctor en Ciencias Económicas y en Derecho; ***presentación del Informe Impacto Económico del Sector Náutico***, elaborado por ANEN y AEGY en colaboración con la Universidad Complutense de Madrid; ***"La industria náutica en Europa en 2018. Datos económicos y tendencias del sector náutico europeo"***, presentado por Stefano Pagani, representante de UCINA & ICOMIA; ***"El relevo generacional en la empresa del sector náutico. De padres a hijos"***, con Leopoldo Abadía, Doctor Ingeniero Industrial e ITP Harvard Business School, escritor y conferenciante; ***60 años de historia náutica: Touron***, por Fernando Giquel Elvira, director Gerente de Touron; ***"Generación X, Xennials, Millenials…Quienes son y cómo navegan"***, con Marta Flich, economista, actriz y youtuber; ***"Impulsando destinos náuticos: Galicia Atlantic Destination"***, por José Juan Durán Hermida, presidente del Ente Público Puertos de Galicia; ***"El reto de la sostenibilidad en el sector marítimo: el Caso de Balearia"***, por Adolfo Utor, presidente de Balearia; ***"Nuevos carburantes para nuevos tiempos"***, por Carlos Sánchez Nieto, subdirector Marina y Pesca de Repsol, y Claudia Esarte Relanzón, científica de Repsol; ***"Movilidad Sostenible en la Náutica. Minimizando el impacto medioambiental"***, mesa redonda con Carlos Martínez, Manager Iberia de Torqeedo, Víctor González, consejero delegado en España de Yamaha Motor Europe, Carlos Echevarría, gerente de Movilmotors, y Francisco Villalba, Market Support Manager de Volvo Penta España; ***"El Boom del Chárter Náutico. ¿Estamos preparados?"***, mesa redonda con Jens Biernmann, CEO de YachtSYS, Bartomeu Bestard, Consejero Delegado de Alcudiamar, Juan Vicente Roselló, gerente del Club Nàutic Sant Antony de Portmany, y Roger Llovet, fundador y COO de Nautal; ***"Legislación. Garantías en la compraventa de embarcaciones de recreo"***, mesa redonda moderada por Carlos Sanlorenzo, secretario general de ANEN, con Purificación Martorell, magistrada de la Audiencia Provincial de Valencia y Javier Portales, socio de Albors Galiano Portales; ***"Novedades Normativas en la náutica de recreo"***, por Rafael Rodríguez Valero, Director General de la Marina Mercante, y Julio Fuentes, Subdirector General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional de la Dirección General de la Marina Mercante; ***"Oportunidades profesionales en la náutica de recreo"***, presentado por Víctor Jiménez, Consejero de Transportes en la Representación Permanente de España en la OMI (Organización Marítima Internacional); ***"El espíritu #embárcate: Una experiencia de superación personal. Navegando el camino"***, con Enhamed, motivational speaker & coach; además de un ciclo de conferencias centrado en la ***"Mejora de la competitividad en el mercado de megayates"***.

www.congresonautico.com





North Sails
refuerza su equipo de superyates

North Sails ha anunciado que Quinten ("Quinny") Houry abandona Doyle Palma y se incorpora a North Sails. La velería Doyle Palma pasará oficialmente a formar parte de North Sails Group.
Quinny forma parte de un dinámico equipo de expertos que incluye a Fiona Bruce y Russell Thom, considerados dos de los mejores especialistas en su campo entre la comunidad de superyates. La consolidación de operaciones, personal y experiencia en Palma refuerza la presencia de North Sails en el corazón de la comunidad europea de superyates.
ww.northsails.com

Jeanneau se asocia con **Freedom Boat Club**



Jeanneau ofrece a su red de distribuidores la posibilidad de lanzar clubes náuticos en asociación con Freedom Boat Club, el club náutico más grande y antiguo de Norteamérica. Con más de 150 ubicaciones en más de 30 estados de los EE.UU. y Canadá, Freedom Boat Club representa un actor clave en el mercado. Jeanneau y FBC esperan anunciar la apertura de varios clubes de Freedom Boat Clubs en Francia esta primavera, con una expansión adicional en toda Europa. ***freedomboatclub.com***

Las matriculaciones **crecen un 14,5% en enero**

El mercado náutico ha registrado 198 matriculaciones de embarcaciones en enero, un 14,5% más que las registradas el mismo mes del año pasado. Las esloras pequeñas, de hasta 8 metros, arrojan el mejor resultado con un crecimiento del 21,4%. El alquiler ralentiza su crecimiento en enero, tras el crecimiento exponencial de los dos últimos años, pero se mantiene en positivo con un +3,23% de matriculaciones.
Andalucía, Cataluña y Baleares lideran el mercado náutico en enero, mientras que el mercado de chárter lo lideran Baleares, Comunidad Valenciana y Canarias. Son los datos recogidos en el *Informe del mercado de embarcaciones de recreo (enero 2018)*, editado por ANEN a partir de los datos facilitados por la Dirección General de la Marina Mercante. Por esloras, el segmento hasta 8 metros, que representa el 89% del mercado náutico nacional, matricula 176 embarcaciones frente a las 145 registradas en enero de 2017 (+21,4%). Caen el resto de esloras, los barcos entre 8 y 12 metros (-8,3%); entre 12 y 16 metros (-9%) y también bajan las matriculaciones de barcos mayores, a partir de 16 metros. *www.anen.es*

Varadero Valencia sigue su temporada de refits



Desde que comenzara la nueva temporada de refits, Varadero Valencia no ha cesado en sus tareas de mantenimiento y grandes e interesantes refits, como el que están llevando a cabo desde hace algunos meses en una extraordinaria embarcación clásica de los años 50. Con una previsión total de 6 meses de trabajos, este fantástico yawl mejorará su rendimiento con la aplicación de un completo antifouling y verá su vida prolongada con el cambio de varengas bajo el motor, la reparación de las juntas de las cuadernas, así como la construcción de nuevas varengas de hierro, y una detallada revisión del motor con posibilidad de cambio por uno nuevo. Y es que este clásico tiene la intención de seguir surcando las aguas del Mediterráneo unas cuantas décadas más.
www.varaderovalencia.com

Fairline Yachts estrena nuevo sitio web

El lujoso fabricante británico de yates a motor, Fairline Yachts, revela su rediseñado sitio web, que refleja la nueva dirección del constructor de barcos. El sitio web muestra la gama de yates de Fairline, con un énfasis en facilitar el descubrimiento y la comparación para el visitante mientras maximiza el impacto de las impresionantes imágenes de Fairline.
www.fairline.com



Barcelona Clúster Nàutic debate sobre la náutica



El Barcelona Clúster Nàutic ha organizado dos sesiones de presentación de las nuevas oportunidades laborales en el sector náutico, dirigidas a instituciones educativas, centros de formación y programas sociales de ocupación, con el objetivo de exponer cuál es la demanda de perfiles profesionales que busca el sector y sensibilizarlos sobre la necesidad de ofrecer formaciones que den respuesta a esta demanda, con el fin de crear ocupación profesionalizada, especializada y de calidad.

La formación y la ocupación constituyen una de las principales líneas de trabajo de esta asociación, que agrupa a 90 empresas del sector náutico de Barcelona y región metropolitana. Tiene por misión consolidar este sector como un motor económico para la ciudad y para Catalunya. ***www.barcelonaclusternautic.cat/es***



Vuelve la primera multi-herramienta de **Leatherman**



Para conmemorar su 35º aniversario, la marca Leatherman lanza una Edición Limitada de la multi-herrramienta **Poket Survival Tool**, prácticamente idéntica al diseño original de Tim Leatherman de 1983.
La Heritage PST es 100% de acero inoxidable y cuenta con 14 herramientas, que incluyen: alicates de punta fina, alicates normales, cortador de alambre, cortador de alambre duro, cuchillo en acero 420HC, lima de madera y metal, destornillador de estrella, destornillador grande, mediano y pequeño, Awl, regla de 20 cm, abridor de latas y abridor de botellas. Cada PST está estampada con la firma de Tim Leatherman y viene con una funda de piel fabricada en Estados Unidos, adornada con el nombre de la compañía en diagonal en lámina de oro, un retroceso hasta el diseño original.
www.esteller.com

NAUTIC-ON™, la App de navegación de **Brunswick**



Brunswick Corporation ha anunció el lanzamiento de la plataforma de navegación inteligente NAUTIC-ON™ durante el primer día del Salón Náutico Internacional de Miami 2018. La plataforma mejora la experiencia del propietario del barco a través de la conectividad NAUTIC-ON proporciona tranquilidad al transmitir sin esfuerzo la ubicación del barco y los datos vitales del sistema utilizando un Hub y sensores inalámbricos instalados en el barco. Los clientes acceden a la información utilizando la aplicación intuitiva NAUTIC-ON, que les proporciona una visión remota del estado de los componentes clave y los sistemas operativos de su barco, y avisa al cliente cuando los sistemas no funcionan correctamente. Los clientes pueden compartir el estado de su barco con su proveedor de servicios para resolver rápidamente cualquier problema.
diseñada para mantener a los navegantes en el agua ", dijo Adam Schanfield, director general de NAUTIC-ON.
www.nautic-on.com

Helly Hansen Lifa® Merino ½ Zip

Con un nuevo diseño, ajuste y colores, la Lifa® Merino ½ Zip, disponible tanto para hombre como mujer, es la primera capa más cálida y perfecta para cualquier tipo de actividad en climas fríos. Se trata de una baselaye R2-en-1, confeccionada en lana 100% merino y combinada con la Lifa® Stay Warm Technology en una construcción de 2 capas. Entre sus grandes ventajas, la Lifa® Merino actúa como aislante para mantener la temperatura corporal en condiciones de frío extra. Las propiedades únicas de la tecnología Lifa® alejan la humedad de la piel para asegurarse de que permanezca seca y cómoda.
www.hellyhansen.com



Nuevo AIS700 de Raymarine

Raymarine, división de FLIR systems, anuncia el lanzamiento de su nuevo transceptor con Sistema de Identificación Automática (AIS), el cual incorpora integrado un repartidor de señal para antena. El nuevo transceptor Clase B AIS700 de Raymarine permite a los propietarios de embarcaciones compartir la misma antena con su equipo VHF integrado, lo que hace que la instalación resulte mucho más sencilla y ordenada y económicamente menos costosa. Con el mejor rendimiento de su clase, el AIS700 utiliza las tecnologías de red más modernas para una actualización más rápida, una mayor banda ancha y un mejor alcance. Su diseño y fabricación permite la perfecta integración con las pantallas multifunción, los instrumentos y los sistemas de navegación basados en PC con opciones de conectividad expandida de Raymarine.
www.raymarine.com



Empieza la temporada sin humedad



Sabemos que eres previsor y que antes del periodo de invernaje repartiste productos antihumedad por toda la embarcación. Ahora solo te toca vaciar el líquido recogido en los productos recargables, como el **Humydry Premium**, y poner recambios nuevos. Los antihumedades de un solo uso, como la **Percha Antihumedad** de Humydry, deberás sustituirlos por productos nuevos.

Pero si no tuviste la precaución de dejar colocados productos antihumedad en los puntos clave del barco, ahora puedes encontrarte con sorpresas desagradables causadas por la humedad que se habrá ido condensando en el interior durante todos estos meses. Sigue estos consejos para poner a punto tu nave:

• **Ventila:** abre todas las ventanas, escotillas y tambuchos. Hazlo durante horas de sol y procura crear corrientes para regenerar el aire interior de la embarcación.

• **Supervisa el sistema eléctrico:** antes de encender el motor o cualquier luz, comprueba que todo el cableado que tienes a tu alcance esté en buen estado.

• **Lava los tejidos:** las cortinas, las fundas de los cojines y colchonetas…pero, sobre todo, las sábanas y toda la ropa de cama. Muy posiblemente habrán cogido un fuerte olor a humedad.

• **Limpia:** las manchas de moho o humedad que hayan podido aparecer. El moho puedes limpiarlo fácilmente frotando las manchas con un trapo mojado en agua con un poco de lejía.

• **Coloca productos antihumedad:** absorben el exceso de humedad ambiental y evitan que se produzca condensación, olores desagradables, corrosión y óxido en metales, aparición de moho… También puedes utilizar productos Freshwave para eliminar de forma continuada o inmediata los olores presentes en el ambiente o los tejidos del barco.

Humydry es el especialista en soluciones contra los problemas provocados por el exceso de humedad ambiental. Dispone de una amplia gama de productos con soluciones óptimas para evitar la condensación en el interior de las embarcaciones y sus compartimentos. Los productos Humydry funcionan sin electricidad y la mayoría de ellos son recargables.

Descubre todas sus soluciones en ***www.humydry.es***





Premio a la Innovación para Mercury Marine

Mercury Marine ha sido el elegido para recibir el Premio a la Innovación 2018 que concede la asociación nacional de fabricantes del sector (National Marine Manufacturers Association) en la categoría de motores fueraborda por su nueva gama de motores FourStroke V-6. La presentación oficial de estos motores ha tenido lugar en el Salón Náutico Internacional de Miami 2018.

El motor de 3.4L V-6 de gran cilindrada, de aspiración natural y con sección media probada emplea sistemas propios de la automoción. Adicionalmente, los nuevos motores fueraborda de 3.4L V-6 son excepcionalmente versátiles, ofreciendo la opción de mando mecánico o digital, dirección hidráulica o asistida, color de carcasa negro o blanco, así como una variedad de colores de acento en panel. Esta versatilidad convierte a estos nuevos V-6 en el motor ideal para remotorizar.

www.mercurymarine.com - www.touron-nautica.com



Yanmar lanza su último motor diésel

Yanmar Marine ha lanzado en el Salón de Düsseldorf la última incorporación a su familia de motores diésel Common Rail (CR) de nueva generación. El motor intraborda compacto Yanmar 3JH40 de 3 cilindros ha sido desarrollado por el fabricante como el motor diesel intraborda CR más pequeño de la industria. Con una producción de 40 mhp, permitirá que una nueva categoría de propietarios de embarcaciones de recreo y operadores de embarcaciones comerciales se beneficien por primera vez de las ventajas de eficiencia y rendimiento asociadas con la más reciente tecnología de inyección de combustible CR, administrada electrónicamente. Con un consumo mínimo de combustible y niveles de ruido y emisiones excepcionalmente bajos, el nuevo motor de propulsión YANMAR 3JH40 supera las normas de emisiones EPA Tier 3 y EU RCD Tier 2 para un funcionamiento prácticamente libre de humo y olores. *www.yanmar.es*

Torqeedo presenta nuevos productos para 2018

La nueva **batería de 48 V, Power 48-5000**, hace obsoleto el uso de AGM o baterías de gel para la movilidad eléctrica. Debido a su larga vida útil y la garantía de 8 años, proporciona el suministro de batería de litio más rentable para motores eléctricos de hasta 10 kW y para todas las cargas eléctricas a bordo. También presenta una mayor seguridad.

Deep Blue, el galardonado sistema de propulsión de 40 y 80 caballos de Torqeedo, es el elemento clave que aporta una solución híbrida altamente personalizable y una gestión energética completa a bordo.

Con la nueva **batería de alta potencia BMW i8**, los barcos con espacio limitado ahora pueden aprovechar la tecnología de batería de automóvil de última generación en el mercado marino. ***www.torqeedo.com***



Galeon elige el motor Volvo Penta más potente



El astillero polaco Galeon ha optado por el motor D13-1000 de Volvo Penta como la opción ideal para su nuevo e innovador modelo 640 Fly. El yate de diseño espacioso se ha presentado en el Salón Náutico Internacional de Miami. El último yate de Galeon, el 640 Fly, ha sido diseñado para proporcionar un uso inteligente y transformador del espacio en sus tres cubiertas, con toques de lujo para atraer a las familias y a entusiastas del chárter. El constructor náutico polaco ha elegido el motor más potente de Volvo Penta, el D13-1000, gracias a sus excelentes prestaciones y su excelente relación potencia-peso.

"Estamos muy satisfechos con el rendimiento del Volvo Penta D13-1000", afirma Grzegorz Tuszynski, director general de Galeon. *"El motor ofrece un par motor extremadamente bueno y su ligereza nos permite reducir al mínimo el* peso total del barco". ***www.volvopenta.es - galeon.pl***

Nuevo **Suzuki DF325A**



Suzuki celebró una conferencia de prensa en el Salón Náutico de Düsseldorf para presentar el nuevo DF325A, un motor fueraborda que equilibra a la perfección una gran eficiencia de combustible excepcional y una total fiabilidad, con un diseño ligero y elegante.
Este nuevo motor ha sido diseñado para funcionar con combustible 91 RON y, al hacerlo, es el primer motor fueraborda de cuatro tiempos con más de 300 caballos. El innovador DF325A ha sido diseñado para ser robusto, fácil de usar y versátil, lo que lo convierte en ideal para embarcaciones grandes.
www.suzukimarine.com

Renovado generador **Honda EU22i**



Honda ha actualizado su generador portátil más popular, el EU20i, y lo ha reemplazado por el nuevo EU22i, aún más versátil, con más potencia, economía de combustible mejorada e incluso un funcionamiento más silencioso. Desde su introducción en 2001, el generador EU20i ha sido muy popular entre los usuarios que necesitan hasta 2.0kW de potencia eléctrica en una unidad compacta, ligera y fácil de transportar. Con un motor más grande y más potente, el EU22i, completamente nuevo, puede producir un 10% más de potencia, pero sigue teniendo el mismo tamaño y peso reducido que su predecesor.
La capacidad de combustible es de 3.6 litros, la misma que el EU20i, pero permite un tiempo de funcionamiento extendido de hasta 8.4 horas, dependiendo de la demanda de energía. Debido a que los generadores Inverter de Honda proporcionan una salida eléctrica precisa en todo momento, independientemente de la velocidad de operación, hay disponible un modo de aceleración ecológica que ajusta constantemente la velocidad del motor para que coincida con la carga de forma precisa. Esto ahorra combustible, reduce el ruido de funcionamiento y prolonga la vida útil del motor cuando la potencia máxima no es necesaria. *www.honda-marine.es*



Las últimas novedades de Garmin



Garmin ha arrancado 2018 con un tour de eventos por diversos puntos de la geografía española en los que está presentando sus novedades a clientes, distribuidores y otros profesionales de la náutica que buscan asesoramiento personalizado.

El Roadshow, como la firma le denomina, ha tenido lugar en Santiago de Compostela (16 de enero), en Barcelona, donde asistimos la prensa especializada, Mallorca (1 de febrero) y también habrá presentación de electrónica en Alicante (27 de febrero) y Andalucía (6 de marzo). Con estos encuentros, la firma explica al sector náutico la necesidad de aplicar la electrónica en este sector, además de aconsejar y resolver las cuestiones de los asistentes al evento.

Para Salvador Alcover, director general de Garmin Iberia, *"las jornadas náuticas son un punto de encuentro ideal para que distribuidores y otros profesionales de la náutica puedan conocer nuestros últimos lanzamientos y recibir información técnica con la que obtener el máximo provecho de los dispositivos Garmin"*.❋ C.E.



Descent MK1

Se trata del primer ordenador de buceo en formato reloj. Ofrece GPS en superficie, para marcar fácilmente las ubicaciones de entrada y salida de la inmersión. Con este dispositivo, se pueden planificar las inmersiones directamente en la muñeca. Gracias al GPS integrado, guardará automáticamente los puntos de entrada y salida de la inmersión, y con su brújula de 3 ejes, podremos realizar una navegación en superficie y durante la inmersión, ayudándonos a mantener el rumbo y ofreciendo una orientación continua en todo momento.

PVR **Descent MK1: Desde 999,99 €**

Serie StrikerTM Plus

Garmin amplía su línea de sondas con el lanzamiento de la serie Striker™ Plus, versión renovada de la popular línea de sondas lanzadas por la firma en 2015, que ahora incorpora el **Quickdraw™ Contours,** un software que permite crear mapas batimétricos de manera instantánea con contornos cada 30 cm. Otra de las mejoras que ofrece la nueva serie en las versiones de 7" y 9", es el Wi-Fi® integrado, que permite a los usuarios acceder a la nueva aplicación gratuita Garmin **ActiveCaptain™**, compatible con su smartphone o tableta.
Además, la nueva serie Striker™Plus conserva todas las funcionalidades de la serie Striker™ de primera generación, como el sónar tradicional **CHIRP** y la tecnología de escaneo **CHIRP ClearVü** y **SideVü**, dependiendo de cada versión. Su nueva pantalla es más brillante y luminosa, y es visible incluso a plena luz solar. Disponible en 4'3, 5, 7 o 9 pulgadas, incorpora también un receptor **GPS** de alta sensibilidad.

Serie Striker™ Plus: Desde 189 €



GPSMAP®

Más novedades son los plotters sonda compactos **722** y **922** que incorporan funciones *Premium*, como las pantallas táctiles de 7 y 9 pulgadas que ofrecen una visibilidad clara a plena luz del día. El **receptor GPS** y **GLONASS** integrado de 10hz actualiza el rumbo y la posición 10 veces por segundo. Ambos modelos disponen de una memoria ampliable para compras de mapas, además de ser compatible con cartas **BlueChart g2 Vision HD**, que incluye la tecnología Auto ruta patentada de Garmin y otras funciones avanzadas. Se puede compartir la sonda con mapas, datos de usuario, radar, cámaras IP y la sonda Panoptix™, entre múltiples unidades. Cuentan también con compatibilidad NMEA 2000® y NMEA 0183 para pilotos automáticos, conmutación digital, el tiempo, VHF, AIS y otros sensores. Además de tener integrado la conectividad **Wi-Fi,** y funciones **Sail Assist** para regatas.
También están los dispositivos **GPSMAP 1022** y **1222**, con pantallas de 10 y 12 pulgadas, que incorporan teclado y rueda de control multifunción, diseñados pata cruceros, navegación a vela y regatas.

PVR **GPSMAP 722: 1.099 €.** PVR **GPSMAP 922: 1.499 €.** PVR **GPSMAP 1022: Desde 2.399 €.** PVR **GPSMAP 1222: Desde 2.999 €.**

App Active CaptainTM

La firma también apuesta por la conectividad dentro y fuera del barco con la aplicación gratuita Garmin ActiveCaptain, que crea una conexión entre un móvil o tablet y diversos plotters Garmin compatibles, como las series GPSMAP 7x2, 10x2, 7400, 7600, 8000, 8200, 8400, 8500 y 8600, Echomap Plus 6cv, 7cv, 7sv y 9 sv y Striker Plus 7cv, 7sv y 9sv. De esa manera, podemos descargar, actualizar y comprar cartografía náutica mediante OneChart™ en un dispositivo móvil en cualquier momento y sincronizarlo con el plotter. También se puede recibir y compartir información con la comunidad ActiveCaptain™ para obtener detalles de puertos deportivos y otros datos de interés, así como acceder a la comunidad Quickdraw™ para cargar nuestros propios mapas batimétricos o descargar mapas de pesca creados por otros usuarios.
ActiveCaptain™ también proporciona notificaciones inteligentes directamente al plotter, así como actualizaciones de software, planificación de rutas fuera de la embarcación y mucho más.

Modelos Echomap™ Plus

Basándose en el éxito de su serie predecesora, Echomap™ Chirp, el último lanzamiento de la firma es la serie Echomap Plus, una nueva generación de dispositivos que combina plotter y sonda. La serie cuenta con una poderosa sonda, opciones *Premium* de navegación y **WiFi®** integrado (disponible en los modelos de 6", 7" y 9") para acceder a la nueva aplicación náutica Garmin **ActiveCaptain™**, con la que obtener una mejor experiencia de navegación conectada, además de software **Quickdraw™ Contours** para crear nuestros propios mapas, pudiendo almacenar hasta 800 mil hectáreas de mapas de líneas batimétricas cada 30 cm. Otra de las innovaciones que presenta es la combinación de sonda CHIRP tradicional, con **CHIRP ClearVü™** y el **SideVü**, que ofrecen un escaneo nítido de los peces y del fondo marino.
La serie Echomap™ Plus cuenta con cinco versiones diferentes, para adaptarse a todos los barcos y presupuestos: Echomap Plus 42cv, 62cv, 72cv, 72sv y 92sv. Sus pantallas de 4, 6, 7 o 9 pulgadas son legibles desde todos los ángulos e incluso bajo la luz solar. También ofrece la comodidad de una nueva pantalla táctil asistida por botones en las unidades de 7 y 9 pulgadas.

PVR **EchomapTM Plus: Desde 349 €**



Pilotos automáticos GHP Reactor™ 40

Garmin presenta el nuevo piloto automático Reactor 40 que mantiene el rumbo a velocidades de crucero, minimiza el error y el consumo para facilitar, de este modo, la comodidad al navegar. Es compatible con sensores de rumbo de terceros o compases GPS a través de la red NMEA 2000, proporcionan tecnología Shadow Drive, por lo que se desconecta automáticamente el piloto al girar el timón. El público objetivo son navegantes de cruceros de costa/pesca y vela que piden rendimiento y fiabilidad. De fácil instalación, admite numerosas configuraciones.

PVR **Reactor™ 40: Desde 1.499 €**



© BEN DUFFY



JORGE PENA SUPERA UN DURO RETO

Cruzar el Atlántico a remo

A sus 53 años, **Jorge Pena** es el **primer español** en cruzar la línea de meta de la **Talisker Whisky Atlantic Challenge** tras remar **3.000 millas** en solitario.

El gallego Jorge Pena ha superado la que quizá sea la competición náutica más dura del mundo: la Talisker Whisky Atlantic Challenge, que consiste en remar 3.000 millas desde La Gomera hasta el puerto English Harbour (Antigua y Barbuda). Ha necesitado para ello 58 días, 18 horas y 49 minutos.

Jorge no comenzó solo la carrera, sino que lo hizo remando con su amigo el madrileño Jesús de la Torre López, de 64 años. Sin embargo, Jesús se retiró de la carrera el 17 de diciembre, solo 3 días después de haber abandonado las costas de La Gomera por indisposición. Fue entonces cuando Jorge decidió seguir remando en solitario, sin amedrentarse ante olas de hasta 12 metros y haciendo frente a todos los elementos que el Atlántico podía conjurar durante este tremendo desafío.

No fue una tarea sencilla. El gallego tuvo que superar malestar, mareos y fuertes tormentas para lograrlo.

Equipo Remolón “Remando por Cris”



La edición 2017/2018 de la Talisker Whisky Atlantic Challenge es una regata que consiste en atravesar a remo el Océano Atlántico, sin ayuda exterior. Jorge Pena y Jesús de la Torre tomaron la salida a mediados de diciembre desde la isla de La Gomera a bordo de un pequeño bote de remos bautizado con el nombre de *Remolón*, para atravesar el océano y arribar a la isla caribeña de Antigua. En total unas 3.000 millas náuticas (5.500 km), la distancia que separa los puertos de San Sebastián de La Gomera y English Harbour.

Jorge Pena y Jesús de la Torre, viejos amigos con muchas millas a sus espaldas navegando juntos a vela, han sido el primer equipo español en participar en la Talisker Whisky Atlantic Challenge, inscritos en la categoría “Pure Class Pair”, aunque sólo Jorge Pena pudo finalmente completar la travesía en solitario. Su edad es un reflejo de que nunca es tarde para cumplir un sueño y su objetivo en esta aventura era remar por las personas que tienen una “travesía” mucho más dura por delante, las personas con cáncer, por lo que el equipo ha remado también apoyando a la Fundación CRIS Contra el Cáncer (www.criscancer.org/es), una entidad sin ánimo de lucro dedicada exclusivamente a financiar proyectos de investigación oncológica, ofreciendo millas personalizadas a los donantes solidarios.

www.remolon.es



Jorge Pena completó la travesía del Atlántico en **58 días, 18 horas y 49 minutos**, remando 3.000 millas desde La Gomera, **Islas Canarias**, hasta English Harbour (**Antigua**).



Jorge declaró que se sentía "*muy feliz de estar aquí. Haber continuado por mi cuenta cuando Jesús decidió abandonar el barco fue una verdadera lástima, pero realmente creía que podía hacerlo. Hubo algunos momentos de miedo, pero también pasé momentos inolvidables y grandiosos. Un día, una ballena joven pasó alrededor de cuatro horas en mi bote, dando vueltas y nadando a mi lado. Me he dado cuenta de que soy capaz de hacer cualquier cosa que me proponga, y me siento muy aliviado de haber terminado el desafío...*".

Una experiencia única

Esta carrera es un desafío extraordinario que cambia la vida de sus participantes. Cada uno de ellos quema alrededor de 8.000 calorías por día y pierde en torno al 20% de su peso corporal durante la carrera. Junto con el desafío físico, tienen que trabajar para mantenerse mentalmente fuertes, ya que se han visto obligados a pasar las Navidades lejos de sus familias durante esta aventura, que para algunos se ha prolongado hasta tres meses. Pero el sacrificio queda compensado por el contacto íntimo con la naturaleza, la posibilidad de observar la rica vida marina y disfrutar de bellas puestas de sol.

Lisa Everingham, del equipo de Talisker, comentó: *“Estamos encantados con Jorge y su carrera épica a través del Atlántico. Poder apoyarlo en esta aventura y ser parte de su viaje ha sido un verdadero privilegio. Estamos asombrados por su tenaz determinación de luchar a través del Océano Atlántico sin su acompañante y estamos seguros de que esta experiencia lo moldeará en los próximos años”.* ❊ *G.G.*

www.taliskerwhiskyatlanticchallenge.com

Naufragio en la autopista

Desventuras del *Corto Maltés*



Paso al camión, con la pata clavada.

En este artículo el navegante cántabro, Álvaro González de Aledo, nos cuenta el inicio de la navegación a la Isla de Elba a bordo del *Corto Maltés*, su pequeño velero de 6 metros de eslora. Un viaje lleno de incidentes desde el primer día durante el transporte por carretera al Mediterráneo, que estuvo a punto de hacerle abandonar.

Cuando por el arcén me dirigía al remolque, la visión de mi barco era de las de cortar la respiración. Uno de los apoyos, el de popa a estribor, se había clavado en el casco por debajo de la línea de flotación y le había perforado un agujero de unos 30 cm. El otro apoyo, el de proa a estribor, había cedido y estaba hundiendo el casco aunque sin perforarlo. Había ocurrido lo que siempre pensamos que sólo le pasa a los demás. El día más negro del *Corto Maltés*, mi fiel Tonic 23, tuvo que ser en la carretera en vez de en el mar. Habíamos salido de Santander por la mañana con dirección a Llançà, en Girona, para allí iniciar una navegación costera de tres meses hasta la isla de Elba, en Italia. Y ahora nos encontrábamos desasistidos en el arcén de la autopista AP-68, cerca del peaje de Llodio (Álava). Está claro que algunos minutos duran más que otros, y aquellos fueron de los largos.

El día anterior habíamos sacado el barco del agua, le habíamos desarbolado, y el transportista lo había colocado cargando sus aproximadamente 1.500 kg en los cuatro apoyos del remolque, con el quillote al aire. A todos nos pareció imprudente en un barco diseñado para varar apoyado en el quillote, y hubiéramos preferido transportarlo apoyado en él y utilizando los apoyos del remolque sólo para el equilibrio lateral. Pero la discreción propia de encontrarnos ante un supuesto profesional nos hizo limitarnos a un comentario al que respon-

A pesar de este **retraso** y otra **retención** en **Portbou** por **temporal**, finalmente hicimos el **trayecto** hasta **Marsella** en tan solo **4 días**.



En el remolque al salir.

dió haciendo una mueca y diciendo que "así iba bien", y nos impidió insistir más en ese asunto, de lo que nos arrepentiremos toda la vida. El caso es que el barco tenía clavado el apoyo como la estocada de un toro, y asomaba por el interior a la altura del mamparo que separa el aseo de la bañera. El otro apoyo había empujado el mamparo hacia el interior y desarticulado el mueble bajo la colchoneta de la camareta. En un momento pasaron por mi cabeza los largos meses de preparación del viaje, los gastos ya realizados, los amigos que iban a acompañarme en las distintas etapas que perderían sus billetes de avión, y hasta los planes alternativos para el verano si no conseguía reparar aquel destrozo.

¿Abandonar o no?

Lo que pasó el resto del día no es para describirse. Naturalmente mi primer pensamiento fue abandonar y volver sobre nuestras huellas con el lisiado, pero enseguida el Pepito Grillo que llevo dentro y que me hace ver las dificultades como un reto a superar, se puso en marcha. Por supuesto en esas condiciones el barco no podía continuar ni un kilómetro, so pena de perforarse por otro de los apoyos, y pasamos toda la mañana en el arcén gestionando un camión que lo recogiera y buscando dónde repararlo. Tras siete horas de gestiones por el teléfono móvil desde el arcén, tuvimos la suerte de que en Getxo (Vizcaya) admitieran el barco para empezar la reparación el día siguiente.

Contratamos un camión con plataforma y su propia grúa, que recogió mi barco en la autopista y lo llevó al

Apoyado en el casco, no en el quillote.



Las lecciones aprendidas

- Hay que ser insistente en la seguridad de tu propio barco. El transportista del remolque no tenía los apoyos adecuados para transportar el barco apoyado en su quillote, lo que se puso de manifiesto cuando ya estaba sacado de agua y colgado de la grúa. Aunque le dijimos que no nos gustaba cómo quedaba apoyado, él insistió en que iba bien, obviamente para no perder un porte. Esa negligencia hizo que su compañía de seguros no cubriera el accidente, y estamos teniendo que reclamarle los daños a él personalmente.
- Es más seguro el transporte en camión que en remolque. La orza abatible permite utilizar un camión no específico para náutica, con la caja plana. Aunque es más caro que un remolque, el barco viaja más seguro.
- En el cálculo económico hay que tener en cuenta que el camión lleva su propia grúa, lo que en un velero te ahorra cuatro servicios de grúa o travelift en cada viaje (uno para el barco y otro para el palo, tanto al sacarlo como al botarlo). Esos servicios de grúa o travelift en un remolque hay que contratarlos aparte, mientras que el precio de la grúa del camión va incluido en el del transporte.
- El barco llevaba activada la baliza de geolocalización, lo que permitió demostrar la velocidad del transportista por la autopista, que era superior a la legal. Eso sobrecarga más los apoyos de un costado en las curvas. Será un argumento más en el juicio para demostrar la negligencia.

El **viaje** previsto hasta el **Archipiélago Toscano**, en **Italia**, se realizó en los **tres meses** previstos, **volviendo** a **España** por el río **Ródano**, el canal del Ródano a **Sète**, los mares interiores de la costa **Sur de Francia**, y el **Canal de Midi**.



Reparado.

astillero. No conseguimos desinsertar el apoyo del casco y tuvimos que desatornillarlo del remolque y dejarlo incrustado en el barco para su transporte. El conductor del camión, sabiendo que venía a recoger un barco, había cargado en la plataforma un soporte en forma de V para la popa, procedente de la carga de carretes de cable, que se adaptó a la perfección a la línea del casco calzado con neumáticos. En Getxo la reparación comenzó el día siguiente. Como en el barco no podía vivir por el olor a resina y el desorden, un amigo me permitió instalarme en su barco, una motora que fue mi hogar adoptivo esa semana fatídica, y que al estar en el mismo puerto me facilitó mucho toda la supervisión y apoyo a las tareas de la reparación. Finalmente el barco se reparó y el mismo camión lo transportó hasta Llançà, donde llegamos cinco días más tarde de lo previsto. A pesar de este retraso y otra retención en Portbou por temporal, finalmente hicimos el trayecto hasta Marsella en tan solo 4 días, consiguiendo llegar a tiempo para el primer cambio de tripulación sin que nadie perdiera sus billetes de avión. El viaje previsto hasta el Archipiélago Toscano, en Italia, se realizó en los tres meses previstos, volviendo a España por el río Ródano, el canal del Ródano a Sète, los mares interiores de la costa Sur de Francia, y el Canal de Midi.

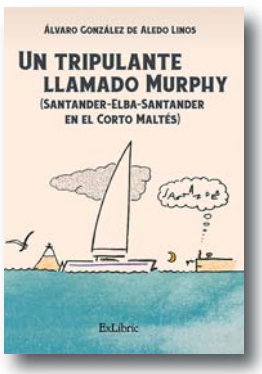
Finalmente, pese a los muchos incidentes de esta navegación que justifican el título de mi último libro (parecía que el de la Ley de Murphy se nos había colado de polizón) el viaje de 1.293 millas en ese velerito de menos de 7 metros, mereció la pena.

La compañía de seguros del transportista no se hizo cargo de los daños al atribuirlos a negligencia del transportista por mala estiba, y aún estamos en litigios.

Álvaro González de Aledo Linos
Capitán de Yate
https://cortomaltes2012.blogspot.com

La perforación.





Historias del *Corto Maltés*

El *Corto Maltés* es un Tonic 23 del astillero Jeanneau, de orza abatible, con el que di la vuelta completa a la Península Ibérica en 2012, volviendo al Golfo de Vizcaya por el Canal de Midi[1], y con el que fui a Bretaña en 2015[2]. La navegación a la Isla de Elba[3] acaba de ser publicada en España.

1) *La vuelta a España del Corto Maltés. De Santander a Santander en un velero de 6 metros*, Editorial ExLibric, 2013
2) *Santander-Bretaña-Santander en el Corto Maltés, un velero de 6 metros*, Editorial ExLibric, 2016.
3) *Un tripulante llamado Murphy (Santander-Elba-Santander en el Corto Maltés)*, Editorial ExLibric, 2017.

VIII Feria Náutica Región de Murcia

Puerto Marina de las Salinas
SAN PEDRO DEL PINATAR

Del 29 de marzo 2018
al 01 de abril



Información:
615 99 94 44
968 18 28 80

Marina de las Salinas

Región de Murcia · Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar · Costa Cálida Región de Murcia · Benimar FERRARI · MASERATI · ASTON MARTIN · BENTLEY · Estrella de Levante · La Opinión

www.marinadelassalinas.es

Feria del Barco de Ocasión de Empuriabrava

Del 24 de marzo al 1 de abril se celebrará la XXX Feria del Barco de Ocasión del Puerto de Empuriabrava (Girona). Un año más, alrededor de 35 empresas relacionadas con el mundo náutico intentarán revalidar el éxito de anteriores ediciones. La Feria del Vaixell d'Ocasió es ya un clásico de las ferias de embarcaciones. Cuando se cumplen 30 ediciones, ya se puede afirmar sin ningún tipo de duda que la de Empuriabrava es la mayor Feria de embarcaciones de ocasión que se celebra en todo el país, con una cifra de ventas cerradas a final de feria de alrededor de los 2 millones de euros en cada edición.

El visitante puede encontrar y escoger entre motos acuáticas, neumáticas, motoras, pesca, veleros..., con esloras que van desde los 2 a los 22 metros. Los expositores, empresas de reconocido prestigio, la mayoría de ellos concesionarios náuticos, antes de exponer las embarcaciones a la venta las repasan, pintan y dejan en condiciones óptimas de navegación.

Además de las embarcaciones de ocasión, en Empuriabrava se podrá encontrar gran oferta en producto nuevo y semi-nuevo. Todas las embarcaciones se encontrarán expuestas en los 25.000 m^2 de exposición del puerto principal de la Marina de Empuriabrava. Las de menor eslora se situarán en los stands en seco y las de más de 8 metros, en los pantalanes del puerto.

La Escuela Náutico-Pesquera de la Generalitat de Catalunya ha convocado ya, como lleva haciendo desde hace años durante las fechas en que se celebra la Feria, unos exámenes teóricos para los títulos de PNB y PEE para todos los alumnos previamente inscritos. La feria estará abierta al público diariamente de 10 de la mañana a 7 de la tarde con acceso gratuito a los visitantes.

www.firavaixell.com





Primera feria náutica **Sea Weekend de Xàbia**

Los próximos 24 y 25 de marzo se celebrará la Sea Weekend, la primera feria náutica de Xàbia, que reunirá a 30 empresas del sector. Organizada y ubicada en Marina Nou Fontana, cuenta con el patrocinio oficial de Maremoto y con el patrocinio de Náutica Mengual y Aedas Homes. También son colaboradores del certamen, el Ayuntamiento de Xàbia, la Casa del Vino, Sea Rent, Terra Náutica, Academia Náutica Pailabot y RevolutionDive. La I Feria Náutica de Xàbia es un proyecto que se ha creado entre todos sus participantes de forma colaborativa. El objetivo principal de la feria es crear un punto de encuentro donde las personas relacionadas con el mundo náutico, tanto individuales como profesionales, puedan conocerse, interactuar, mostrar sus productos y descubrir todas las posibilidades que ofrece este sector.

marinanoufontana.es - www.facebook.com/SeaWeekend/

VIII Feria Náutica Marina de las Salinas





Por octava ocasión, la Feria Náutica Marina de las Salinas regresa como gran escaparate del sector náutico de la Región de Murcia en San Pedro del Pinatar. El número de visitantes a lo largo de ediciones anteriores ha ido siempre en aumento, así como el volumen de negocio en las operaciones realizadas, lo que la convierte en una cita ineludible para todos los amantes del mar.

Esta Semana Santa, del 29 de marzo al 1 de abril, tendrá lugar la octava edición de la Feria Náutica de Marina de las Salinas, ubicada junto al Parque Regional de las Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar. En la misma se podrá encontrar una amplia oferta de embarcaciones tanto de motor como de vela, motos acuáticas, winsurfing y kitesurf de última generación, así como una gran variedad de artículos de seguridad marítima, buceo, pesca, alquiler y venta de amarres y embarcaciones de ocasión totalmente revisadas.

Cabe destacar que en esta edición la Feria Náutica de las Salinas contará con la incorporación de nuevas empresas. Además, los artículos y servicios podrán adquirirse con descuentos e interesantes ofertas.

La Feria, organizada por Marina de las Salinas y la Asociación Náutica de la Región de Murcia (ANAM) se complementa con la oferta gastronómica y de ocio del Puerto. Es, además, de acceso gratuito y todos los que decidan acercarse por mar podrán amarrar gratuitamente para visitar la Feria.

www.marinadelassalinas.es



El **Salón de Multicoque** llega a su octava edición

Después de ser creado en 2010, con el objetivo de presentar catamaranes y trimaranes en su medio natural, el agua, el Salón de Multicoque alcanza su octava edición. El concepto original era establecer un evento en la costa atlántica en años pares y en el Mediterráneo en años impares. Las primeras ediciones del evento fueron celebradas alternativamente en Lorient (Bretaña) y La Grande-Motte (sur de Francia). Ahora, para satisfacer los requisitos de los constructores de barcos, el Show se celebra todos los años en abril en La Grande-Motte. Este año tendrá lugar del 18 al 22 de abril y promete ser más grande y mejor que nunca. Se prevé una nueva confirmación del gran estado de salud de este sector marino. Se exhibirán muchas novedades y se espera una notable asistencia de público, así como incrementar las ventas. ***www.multicoque-online.com***



Palma International Boat Show, en Düsseldorf

Un año más, Palma International Boat Show estuvo presente en el Salón de Düsseldorf, uno de los certámenes náuticos más importantes a nivel mundial. El equipo directivo y comercial de la feria de Palma aprovechó la cita para visitar expositores y cerrar acuerdos de cara a la próxima edición. Además, se intensificó la campaña de captación de visitantes y profesionales internacionales para el Palma International Boat Show, ya que el Boot Düsseldorf reúne a aficionados del norte de Europa e incluso de Estados Unidos. De hecho, la gran mayoría de los residentes extranjeros de Baleares interesados en la náutica visitan el salón alemán. Gracias a la colaboración de la Agencia de Turismo Balear (ATB), presente en Düsseldorf con un stand, el Palma International Boat Show pudo tener presencia y darse a conocer a los miles de visitantes que acudieron al evento.
La próxima edición del Palma International Boat Show, organizado por el IDI y BYBA, se celebrará del 27 de abril al 1 de mayo en el Moll Vell de Palma.
www.boatshowpalma.com





COMPRAR UN BARCO DE SEGUNDA MANO

¡¡¡Encontré lo que buscaba!!!

Las ferias de final de invierno y de primavera son una **muy buena ocasión** para comprar embarcaciones de segunda mano, pero **debemos aprender** primero cómo saber si lo encontrado en la exposición es **una buena compra**.

Después de haber revisado previamente las múltiples ofertas que aparecen en la red y habernos dirigido a los salones náuticos de segunda mano más interesantes para ver las ofertas en vivo y su estado real, por fin nos hemos decidido entre un par de ofertas que más se ajustan a lo que nos interesa, condicionados, claro, por su estado y por su precio.
Si hemos visto la embarcación de nuestros sueños expuesta en un salón, seguro que casi exclusivamente estará expuesta a través de una náutica de compraventa (brokerage), mientras que si la hemos encontrado en la red, también hay un buen porcentaje que proviene de particulares. En ambos casos resulta muy útil buscar información del vendedor y para ello lo más rápido es hacerlo a través de internet, buscando directamente su nombre y los posibles comentarios sobre usuarios compradores y su experiencia postventa.



De este modo es más sencillo descubrir posibles estafas o simplemente náuticas desastrosas en la gestión o incluso datos sobre embarcaciones concretas que están en venta.

Todo en orden

Con la embarcación finalmente elegida y el precio acordado, es necesario tener en cuenta algunos importantes detalles antes de firmar el contrato de compra-venta y de pagar.

En primer lugar hay que exigir al vendedor una comprobación meticulosa del estado de los papeles de la embarcación, que deben estar en regla o fácilmente actualizables y, preferiblemente, sin ninguna carga o bloqueo judicial. Entre todos estos papeles se deben incluir datos concretos sobre aspectos como la fecha de fabricación, tipo de uso hasta el momento de la venta (particular o charter) exigiendo además información extra como las horas de uso del motor, las reparaciones realizadas a bordo, fechas de cambio de motores o velas, tipo de mantenimiento realizado o caducidad de certificados y elementos de a bordo, como los de ITB, de seguridad o de comunicaciones.

A partir de ahí, una vez comprobado que todo esté correcto o que las posibles deficiencias sean fácil y económicamente subsanables, hay que organizar con el vendedor una inspección física más exhaustiva, si puede ser acompañados por alguien con la máxima experiencia en

¿Qué debemos controlar?

• **Controlar la estética general.** Detallar si casco y cubierta presentan golpes, parches o diversas reparaciones de pintura y, si existen daños, la dificultad y coste aproximado de la reparación a realizar.

• **Revisar cualquier tipo de escotilla o acristalamiento**, para ver si están dañados, rallados o con grietas y si mantienen su estanqueidad.

• **El cuidado y la solidez de los accesorios y herrajes de cubierta**, como candeleros, cornamusas, toldillas, hardtops, winches o molinetes, además de la jarcia completa en los veleros.

• **Revisión total de los interiores**, para comprobar el mantenimiento realizado hasta el momento, por si hay filtraciones de casco o cubierta, el estado de maderas, barnices y tapizados y el buen cierre de puertas, cofres y armarios. Un truco útil es tener en cuenta el olor que, a pesar del uso de ambientadores, nos puede indicar muchas cosas desde el primer momento, desde ventilación deficiente hasta aspectos como filtraciones, suciedad, hongos, estado del motor o el de la sentina.

• **Desmontar también todos los suelos y abrir los cofres para ver las sentinas y su cuidado**, prestando especial atención al estado de tuberías y cableado que a veces pasan por esa zona y a la presencia de marcas de agua y suciedad, que nos indicarán, a pesar de que se haya realizado una limpieza y secado a fondo, si ha entrado agua en alguna ocasión y hasta que nivel. Esta visita a las interioridades de la embarcación también servirá para vigilar la presencia de grietas o mobiliario desencajado, que indican golpes o flexiones de la estructura casco-cubierta.

• Tanto en veleros como en motoras, debemos prestar una gran atención a la **motorización de a bordo**, para lo que lo más recomendable es ponernos en manos de un mecánico especializado. En este caso, hoy en día los modernos motores cuentan con conexión a un ordenador para comprobar el estado, las horas de uso y el tipo del mismo, que nos facilitará la tarea y dará la máxima fiabilidad al diagnóstico.

• En cuanto a los veleros, deberemos prestar además atención a su propulsor principal, **las velas**, comprobando el estado de la arboladura y la jarcia, todas las drizas y cabos, fundas y velas, haciendo cálculos sobre el coste de ponerlas a punto si fuera necesario y que podemos utilizar para negociar el coste final de la compra.

• Cuando ya nos parece todo correcto y nos decidimos por la compra, el último aspecto que se revisa es el estado de la **obra viva**, para lo que se debe hacer una suspensión de la embarcación en el varadero, que normalmente paga el comprador si el estado de conservación es el indicado por el vendedor. En esta operación controlaremos la presencia de osmosis en el casco, golpes o posibles parches de reparaciones, grietas en los ángulos, juego en el eje de los timones, estado de los ejes y las hélices o de las distintas transmisiones y la integridad de los diversos ánodos de sacrificio.





Hay que exigir al vendedor una **comprobación meticulosa** del estado de **los papeles** de la embarcación, que deben estar **en regla** o fácilmente actualizables y, preferiblemente, **sin ninguna carga o bloqueo judicial**.

embarcaciones de segunda mano. Lo mejor es encargar la tarea o hacernos acompañar por alguien con más experiencia que nosotros, ya sea un profesional de una náutica de confianza, una empresa especializada en certificados de navegabilidad (surveyor) o el típico amigo que todos tenemos y que sabe un montón más que nosotros. Todos ellos tendrán que revisar una serie de puntos imprescindibles, cuya lista puede ser ampliada, dependiendo del dinero que queramos invertir en la revisión. Evidentemente, cuanto más cara sea la embarcación, más nos compensará ese gasto.

Negociar el precio

Si bien los precios de venta están normalmente indicados en los anuncios, lo cierto es que en ocasiones por ambas partes se espera una cierta negociación, con unos márgenes que variarán dependiendo de las prisas que tenga el vendedor.

También tendremos en cuenta que la venta directa con el propietario puede no ser siempre la opción más económica, porque los vendedores profesionales, aunque se llevan una comisión del precio final, les pueden aconsejar más adecuadamente si su precio está en mercado o vale la pena bajarlo para encontrar comprador.

Normalmente la tasación de la embarcación no es tan exacta como, por ejemplo, en el sector de la automoción, en donde se basan principalmente en el año de matriculación, versión del modelo y kilometraje. Esto es así porque en el mar, donde todo se puede deteriorar muy rápidamente, afectan muchos otros aspectos como la zona y tipo de navegación, las horas de motor, el cuidado del material o el uso realizado, ya sea familiar, deportivo o de alquiler,

Debemos suponer por lo tanto que si elegimos entre dos embarcaciones iguales con el mismo año de fabricación, una de uso familiar normal con un único propietario, debería estar en mejor estado y por lo tanto tener un mayor valor de venta que una utilizada, por ejemplo, para regatas de vela o para pesca intensiva. También tendremos en cuenta que las embarcaciones utilizadas para alquiler en charter, el precio de reventa baja notablemente a partir de los primeros cuatro años de uso, al haberse desgastado mucho más el material.

Tendremos en cuenta que la media del mercado es la que marca las tarifas finales de los barcos de segunda mano y los grandes chollos acostumbran a tener algún detalle oculto que puede suponer más tarde gastos extras. Por esa razón es a veces más fiable comprar a través de una empresa especializada o bróker, con la que además es más fácil valorar los diferentes aspectos de uso y equipamiento para su tasación a precio de mercado, puesto que el privado añade siempre un "extra" sentimental al precio final.

Los papeles en regla

Aunque es posible realizar todos los trámites a modo particular en la correspondiente Capitanía Marítima, lo cierto es que se trata de una tarea muy laboriosa, por lo que nuestra recomendación es que le encarguemos el papeleo a la propia empresa de brokerage, que ya tiene experiencia en estas tareas, o que nos pongamos en manos de una gestoría náutica que nos confirmará que todo el papeleo es correcto, que pasos debemos realizar para oficializar la compra y que posibles gastos e impuestos deberemos abonar con esta operación.✻ ***Rex***


vetus
WWW.VETUS.COM
HÉLICES DE PROA BOW PRO
LA (R)EVOLUCIÓN DE VETUS
• Control proporcional
• Tiempo de funcionamiento ilimitado
• Sin mantenimiento al ser sin escobillas, protegido contra la ignición
• Función de retención para un atraque fácil
• Altamente eficiente (hasta 93%)
• Seguro
• Fácil de instalar
• Fiable
• LA SOLUCION para barcos de alquiler
THRUSTER
vetus 3 WARRANTY
CREATORS OF BOAT SYSTEMS
anen
empresa asociada


vetus
WWW.VETUS.COM
LA NUEVA M-LINE
(PREVISIÓN SEPTIEMBRE 2014)
EL RESULTADO DE 40 AÑOS DE INNOVACION
¡VETUS mariniza motores diesel desde 1974. Con la introducción de la nueva M-Line, VETUS sigue a la vanguardia!
Algunos aspectos destacados:
• Una carcasa de aluminio refrigerada por agua crea una reducción de la temperatura ambiente de hasta 20%, mejorando así el rendimiento del motor
• Una nueva carcasa para el filtro de aire proporciona una reducción significativa en el sonido del motor
• Nuevas tapas encierran las correas de transmisión para aumentar la seguridad
• Todas las piezas necesarias para el mantenimiento se han ubicado mucho más accesibles
• Muchos más detalles mejorados para facilitar la instalación y uso.
!Garantía estándar de 5 años!
Para obtener más información, póngase en contacto con su distribuidor VETUS o visite VETUS www.vetus.com
anen
empresa asociada
CREATORS OF BOAT SYSTEMS

MARINA MARBELLA

desde 1965

Sea Ray 510 Sundancer | 2015



Precio: 885.000€ | Bandera: Española | Motores: 2 x CUMMINS 600 Cv/ 122 h

VATASA Displacement Motor Yacht | 2006



Precio: 790.000€ | Bandera: Española | Motores: 2 x CAT 3126-315 Cv/ 570h

Más barcos de ocasión en:

www . marinamarbella . net

PUERTO BANÚS
952 812 267
banus@marinamarbella.net

MARBELLA
952 777 098
sales@marinamarbella.net

SOTOGRANDE
956 790 455
sotogrande@marinamarbella.net

IBIZA
971 313 210
ibiza@marinamarbella.net

MALLORCA
971 820 653
balear@marinamarbella.net

Sea Ray · Chris-Craft · Pirelli · Frauscher · Wajer

España - Inglaterra - Marruecos

empresa asociada anen

YATES MALLORCA – BARCOS DE OCASIÓN

LISTOS PARA NAVEGAR ESTE VERANO

VELEROS



DUFOUR 360 Grand Large
Año 2018, Eslora: 10,28 m, Manga: 3,55 m
3 Camarotes, 6 Literas, 1 Baño
Motor Volvo Penta D1-30
1 x 30 cv (diesel)
€ 124.900 sin IVA



FOUNTAINE PAJOT Lipari 41 Evolution
Año 2013, Eslora: 11,95 m, Manga: 6,73 m
3 Camarotes, 6 Literas, 2 Baños
Motor Volvo Penta D1-30
2 x 30 cv (diesel)
€ 319.000 IVA incl.



BAVARIA Cruiser 38
Año 2004, Eslora: 12,3 m, Manga: 3,87 m
3 Camarotes, 6 Literas, 1 Baño
Motor Volvo Penta D2-40
1 x 40 cv (diesel)
€ 69.000 IVA incl.



BAVARIA Cruiser 56
Año 2013, Eslora: 16,75 m, Manga: 4,76 m
4 Camarotes, 8 Literas, 2 Baños
Motor Yanmar 4JH110
1 x 110 cv (diesel)
€ 359.000 IVA incl.



BAVARIA Cruiser 39
Año 2006, Eslora: 12,14 m, Manga: 3,97 m
3 Camarotes, 6 Literas, 2 Baños
Motor Volvo Penta D2-55
1 x 55 cv (diesel)
€ 87.000 IVA incl.



HANSE 540
Año 2009, Eslora: 16,15 m, Manga: 4,91 m
3 Camarotes, 8 Literas, 2 Baños
Motor Yanmar 110
1 x 110 cv (diesel)
€ 299.000 IVA incl.

VENTA • ALQUILER • BROKERAGE • REPUESTOS
SERVICIO • REFIT/TUNING • REPARACIÓN

MOTORAS



BAVARIA Sport 300
Año 2016, Eslora: 9,28 m, Manga: 2,99 m
1 Camarote, 2 Literas, 1 Baño
Motor Volvo Penta V6-225
2 x 225 cv (gasolina)
€ 129.000 IVA incl.



GALEON 445 HTS
Año 2016, Eslora: 13,72 m, Manga: 4,13 m
2 Camarotes, 4 Literas, 2 Baños
Motor Volvo Penta D6-400
2 x 400 cv (diesel)
€ 399.000 sin IVA



GALEON 430 Skydeck
Año 2016, Eslora: 12,5 m, Manga: 4,1 m
3 Camarotes, 6 Literas, 2 Baños
Motor Volvo Penta D6-370
2 x 370 cv (diesel)
€ 499.000 IVA incl.



YARETTI 2210
Año 2003, Eslora: 22,1 m, Manga: 5,33 m
4 Camarotes, 8 Literas, 3 Baños
Motor Caterpillar C18
2 x 1.000 cv (diesel)
€ 435.000 IVA incl.



TRAWLER CATAMARANS - CUMBERLAND 44 Quator
Año 2006, Eslora: 13,4 m, Manga: 6,55 m
4 Camarotes, 8 Literas, 4 Baños
Motor Volvo Penta D6-330 (nuevo 2017)
2 x 330 cv (diesel)
€ 349.000 sin IVA



ALBATRO 50
Año 2011, Eslora: 15,30 m, Manga: 4,0 m
2 Camarotes, 4 Literas, 1 Baño
Motor Yanmar
3 x 441 cv (diesel)
€ 390.000 IVA incl.

Distribuidor oficial Islas Baleares:

DUFOUR YACHTS · GALEON · FOUNTAINE PAJOT

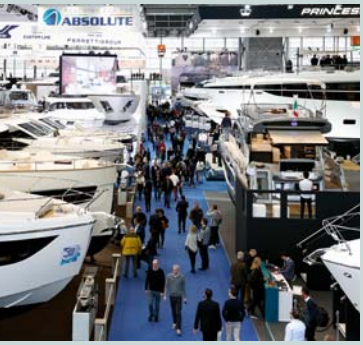
YATES MALLORCA

YATES MALLORCA
Club de Mar · E-07015 Palma de Mallorca
Tel: (0034) 971 70 77 74 · info@yates-mallorca.com

www.YATES-MALLORCA.com

anunciantes
índice















A

110 Acastimar
123 Accastillage Diffusion
15 Akzo Nobel
25 Altea Vela
CP Audi

B

20 Bato
29 Boat Away
109 Bodega Almazcara
129 Bornay
40 Brasserie Flo
37 BRP
35 BurrianaNova

C

85 Cath Yacht
125 Clean Sailing

D

DP Dickson (Sumbrella)
9 Don Marino (Galeon)

E

43 Exclusive Cars

F

139 Fira Vaixell d'Ocasio Ampuriabrava
17 Fyord

G

47 Garmin
69 Gran Blau
41 Grup Niza Barcelona (Highfield)

H

3 Hempel
57 Humex
13 Humphree

I

5 Island Yachts (Aprea Mare)
38 La Ruta de la Sal
51 Lalizas

M

71 Marina Estrella (Moody)
39 Marina Estrella (Ruta de la Sal)
11 Marina Marbella
144 Marina Marbella Ocasión
33 Marine Spirit Boat
7 Motyvel (Cantieri del Pardo)

N

119 Nautic Luis (Nordkapp)
16 Nautic Luis (Parker)
IP Nautic Luis (Windy)

P

117 Palma Boats Show
34 Port Esportiu Marina Palamos
137 Puerto Marina de las Salinas (Feria Náutica Región de Murcia)

R

113 Raymarine
127 Recambios marinos
74 Regata del Delta
42 Restaurante Rio
103 Rodman

S

70 Sail Select
21 Sant Carles de la Ràpita
56 Skipper Digital
31 Spradling

T

75 Torqeedo
63 Touron (Mercury)
115 Touron (Quicksilver)
49 Turismo de Ibiza

U

67 UK Sails

V

ICP Varadero Masnou
143 Vetus
24 Viva Charter

Y

122 Yahis
27 Yates Mallorca
23 Yates Mallorca Charter
145 Yates Mallorca Ocasión

IP Interior Portada ~ ICP Interior Contraportada
CP Contraportada ~ DP Despleglable portada

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



¿Lo siguiente?
Lo decides tú.

El futuro nunca había estado tan presente. Con el diseño del nuevo Audi A7 Sportback y las tecnologías de gama superior, el MMI touch response, hasta 29 sistemas de asistencia, faros HD Matrix LED y más de 400 ajustes personalizables de manera intuitiva, sentirás que el mañana ya está aquí.

Nuevo Audi A7 Sportback.

Nuevo Audi A7 Sportback de 210-250 kW (286 a 340 CV). Emisión CO_2 (g/km): de 147 a 163. Consumo medio (l/100 km): de 5,6 a 7,2.