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

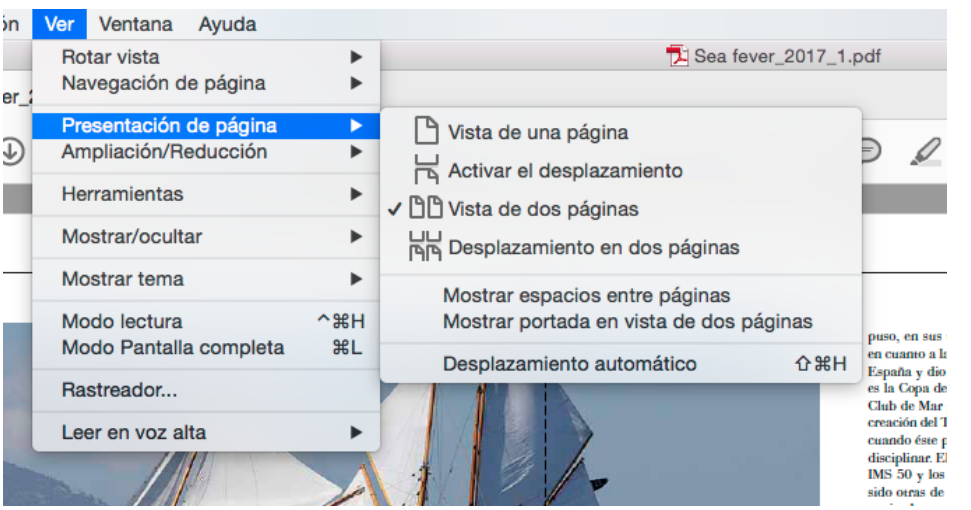
Una vez visualizada su revista en el Adobe Acrobat Reader

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 425 · Abril 2018 · 4 €

Especial
CATAMARANES
MÁXIMO ESPACIO Y CONFORT



El lujo de navegar por la
Costa Brava

BARCOS DEL MES ~ Lagoon 50
Invictus 280 CX y SX ~ Monterey 378 SE
Gozzo Positano 38 ~ Windy 39 Camira
Rodman Spirit 42 Coupé ~ Bali 4.5 Open Space

Grandes mitos
Vito Dumas

LAGOON 40 © NICOLAS CLARIS


STEINER
Nothing Escapes You
Navigator Pro 7x50
STEINER
NAVIGATOR 7X50C
Equipado con brújula analógica de alta definición con amortiguación de fluidos e iluminación para una navegación más precisa. Este producto tiene 10 años de garantía.
www.steiner.de
www.robisa.es

LO QUE LOS DEMÁS NO TIENEN.



Estilo inconfundible, sobrio y elegante, que se reconoce al instante. Innovaciones que cambian el mercado, desde hace medio siglo. Lleva en su ADN la seguridad, la fiabilidad y la comodidad desde siempre. Esto es lo que distingue y hace único tu yate Ferretti.

450 | 550 | 670 | 700 | **780** NEW | 850 | 920 NEW | 960

FERRETTI YACHTS 50

a Ferretti Group brand

FERRETTI-YACHTS.COM

VENTURA YACHTS, S.L. - www.venturayachts.com
Málaga - Calle Benabola, Casa D, Portal 3 - Puerto Banús - 29660 Marbella - Tel. +34 952 81 00 66 - info@venturayachts.com
Barcelona - Port d'Aiguadolç Local 55 - Buzón 6 - 08870 Sitges - Tel. +34 93 814 60 46 - info@venturabarcelona.com
Mallorca - Port Adriano - Urbanización El Toro, s/n - 07180 Calviá - Tel. +34 971 679 442 - info@venturayachts.com



A favor de la *posidonia*

No cabe la menor duda. Todos cuantos navegamos estamos a favor de la posidonia, como planta acuática, endémica del Mediterráneo, que tanto bien hace en su función de protección de la línea de costa de la erosión, de filtración de los sedimentos y como hábitat de un sinfín de organismos animales y vegetales, que son básicos para asegurar la calidad de algo tan amado por nosotros, como es el mar. Ahora bien, lo que no podemos tolerar es que se nos siga señalando a nosotros, a quienes más respeto sentimos por el mar, como únicos responsables de su destrucción, estableciendo por ello restricciones absurdas en cuanto a los fondeos, como las que contempla el decreto que al respecto ha redactado la Conselleria de Medio Ambiente del Govern Balear. En una muestra más de total desprecio por el sector, Vicenç Vidal, conseller de Medio Ambiente, declinó asistir –con la excusa de "no pudo estar en todos los sitios"– a un acto para tratar de la protección de la posidonia, organizado por la Asociación de Navegantes ADN, al que fueron convocadas otras asociaciones –representando entre todas a un colectivo de unas 20.000 personas– y al que acudieron científicos y entidades ecologistas, hasta un total de 200 personas. En dicho acto se puso nuevamente en evidencia que lo que se intenta hacer es legislar y sancionar antes de disponer de los informes de impacto ambiental referentes a cada uno de los espacios que se pretende proteger. También se presentaron pruebas evidentes del enorme daño que causan los vertidos al mar de aguas fecales y residuales, debido al defectuoso funcionamiento de algunas depuradoras, como por ejemplo la de Palma de Mallorca. Entre tanto, ya se ha comunicado que este verano entrarán en funcionamiento cinco embarcaciones más para controlar el fondeo en los lugares restringidos y que comenzarán a aplicarse sanciones. ¿No resultaría más positivo y eficaz dedicar el alto coste operativo de todas estas embarcaciones y de sus respectivas dotaciones a otros menesteres, como el de tomar las medidas oportunas para que las depuradoras defectuosas dejen de contaminar los fondos marinos y de matar la posidonia?

Enrique Curt Gómez
Presidente Fundador de Curt Ediciones

En portada
Lagoon 40



© NICOLAS CLARIS



1,000 nautical miles
non-stop @ 21 knots

Grand Banks 60: The new benchmark in long range cruising
1,000 nm @ 21 knots, 2,500 nm @ 10 knots with Volvo IPS 1200s



THE OCEAN IS YOUR PLAYGROUND.



GB GRAND BANKS YACHTS

www.GrandBanks.com/longrange





Catamaranes

Máximo espacio y confort

Muchos navegantes han descubierto las grandes ventajas de los catamaranes. Este tipo de embarcaciones maximizan aspectos como el confort y la estabilidad para convertir cada travesía en un momento único.





64 El lujo de navegar por la Costa Brava
Salpicada por un sinfín de preciosas calas y pintorescos pueblos con una historia íntimamente ligada con el arte, la Costa Brava es uno de los lugares más bellos por los que navegar.

144 Salón Náutico Internacional de Palma
Del 27 de abril al 1 de mayo tiene lugar el Salón Náutico de Palma, con un 15% más de espacio. La 35 edición apunta a un éxito importante, con el cartel de "completo" colgado desde febrero.

170 Vito Dumas, descubridor de los 40 bramadores
Para muchos, es el navegante oceánico más importante, ya que este argentino descubrió cómo materializar con éxito lo que llamaban la "ruta imposible".

10 Filias y Fobias 12 Must Have 14 Anna Corbella 58 Yacht Class 76 CN Estartit 78 Marina de Empuriabrava 80 Puertos y marinas 82 Producto 139 Diseños 140 Motores 148 Salones 150 Empresa 156 Congreso Náutico 160 60 Aniversario Touron 164 LVOF Abogados 176 Volvo Ocean Race (Etapa 6) 180 Gran Prix del Atlántico 184 Desde el Caribe 186 Comunicaciones 192 Electrónica 194 Meteo 196 Marco legal 200 Chárter Islas Vírgenes 206 Chárter news



PERSHING 5X 62 **70** 74 82 9X 108 140

PERSHING-YACHT.COM

A FERRETTI GROUP BRAND

PERSHING
AUTHORIZED DEALER

Ventura Yachts

VENTURA YACHTS, S.L. - www.venturayachts.com
Málaga - Calle Benabola, Casa D, Portal 3 - Puerto Banús - 29660 Marbella - Tel. +34 952 81 00 66 - info@venturayachts.com
Barcelona - Port d'Aiguadolç Local 55 - Buzón 6 - 08870 Sitges - Tel. +34 93 814 60 46 - info@venturabarcelona.com
Mallorca - Port Adriano - Urbanización El Toro, s/n - 07180 Calviá - Tel. +34 971 679 442 - info@venturayachts.com

90 Invictus 280 CX y SX



96 Monterey 378 SE



102 Gozzo Positano 38



108 Windy 39 Camira



114 Rodman Spirit 42 Coupé



120 Bali 4.5 Open Space



50 Yacht Class. Lagoon 50
126 Portfolio. Bavaria Yachts – Gama C-Line
128 Diseño. Saffier SE 37 Lounge
132 Diseño. Nuva M6 Open
134 Diseño. Mazu 38 Open White Pearl

SKIPPER

www.skippermar.com
facebook.com/WebSkippermar
twitter.com/skippermar
www.instagram.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, Valentina Libri, Ferran López
Corresponsales: Armando Guilarte (Caribe), 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





FJORD 42 open

be unique

Power, purism and pleasure merged to a single masterpiece.

36' xpress | 36' open | 40' open | 42' open | 48' open | 36' MY tender

VISIT US AT PALMA BOAT SHOW / APRIL 27TH TO MAY 1ST



MARIVENT YACHTS / Port Adriano, Mallorca
Tel: +34 670760569 / oliver@mariventyachts.com

UNIQUE YACHTS GERMANY / Bad Grönenbach
Tel: +49 (0) 178 5465028 / guido@fjordyachts.de

www.fjordboats.com

FJORD©

the power of german engineering

Yolanda Llinás

© ES NAUTIC, SANT ANTONI PORTMANY



Misión cumplida

No ha sido tarea fácil y, lamentablemente, aún queda algún que otro fleco pendiente de solucionar, pero lo cierto es que, en Baleares, estos últimos años se ha trabajado de forma firme para llegar al punto al que se ha llegado. Pero ¿cuál es ese punto? Pues ni más ni menos que, a fecha de hoy, es la única comunidad española que ha completado la renovación de la totalidad de sus puertos autonómicos. Todos cuantos navegamos dependemos de ellos, ya sean marinas o clubes, para amarrar nuestros barcos a buen resguardo. Todos cuantos regateamos necesitamos clubes náuticos que organicen regatas y todo tipo de eventos deportivos que nos permitan medir las cualidades de nuestros barcos y nuestra propia pericia para gobernarlos. Y nada peor, para los responsables de dichos puertos, marinas, clubes y para nosotros, los armadores, que vivir en la incertidumbre. Por eso, celebramos que en una autonomía como la de Baleares, en la que la náutica de recreo es de todo punto vital, se haya encontrado la fórmula para poner fin a dicha incertidumbre. El Club Náutico de Can Picafort ha sido el último en llevar a cabo su renovación antes de que, al igual que las otras 24 instalaciones portuarias que ya lo habían hecho anteriormente, les caducara su concesión el 30 de junio de 2018, según marca la Ley de Costas de 1988.

Además de tranquilidad, la renovación trae consigo una obligada mejora en las instalaciones, aunque también un notable aumento del canon a pagar. De hecho, Ports IB ha pasado de recaudar unos ciento veinticinco euros al año, antes de la Ley de Puertos, a tener una perspectiva de ingreso anual cercano a los diez millones. Inevitablemente este incremento recae finalmente en el socio o usuario, aunque hay que reconocer que se imponía una actualización de los mismos y, sobre todo, una renovación de las instalaciones para poder contar con una red portuaria acorde con el poder de atracción que para el turismo náutico tiene el archipiélago balear. Es de esperar que este ejemplo anime a otras autonomías a hacer rápidamente sus deberes, ya que una de mis fobias es que los procesos se dilaten de forma indefinida e innecesaria, por desidia de quienes tienen la obligación de ofrecer soluciones, no de crear problemas.❊

Es de esperar que este ejemplo **anime a otras autonomías** a hacer rápidamente sus deberes, ya que una de mis **fobias** es que **los procesos se dilaten** de forma **indefinida e innecesaria**

THERE'S A NEW WAY TO ENJOY LIFE!

NEW GOZZO!

EUROPEAN POWER BOAT OF THE YEAR 2018 WINNER



Presentes en

35th edition Boat Show Palma

apreamare

ISLAND YACHTS BROKER

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

ISLAND YACHTS BROKER

+34 628 715 090 | +34 971 351 397

sales@islandyachtsbroker.com

www.apreamarespain.es

Hublot International

Big Bang Unico Red Magic

EL PODER *del rojo*

Con la creación de un nuevo material –la primera cerámica de color vivo– la firma relojera suiza Hublot consigue otra primicia internacional. Hublot ha elegido un rojo vivo, que simboliza la potencia, la pasión y la gloria. El Big Bang Unico Red Magic se presenta como un reloj de cerámica ultrarresistente. En una edición de 500 ejemplares, su caja de 45 mm y su bisel presentan la cerámica roja en un acabado pulido. Realce, índices, contadores de los minutos y de los segundos, cifras árabes y agujas aparecen vestidas del mismo rojo, en contraste sobre una esfera de zafiro con la mecánica Unico HUB124 a la vista. Para prolongar su *TOTAL LOOK*, el reloj presenta un caucho rojo estructurado y con líneas.



www.hublot.com

whyyadv.com

FEEL THE POWER 43



VISIT US
35th edition
Boat Show
Palma
27th April to 1st May 2018





PARDO 38 PARDO 43 PARDO 50

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



© IGNACIO DELGADO

Como ella misma dice, con un Mini ya *'tienes todo lo necesario para disfrutar del mar, en un barco rápido, seguro y único'.*

ANNA CORBELLA
DESCUBRIR EL ATLÁNTICO GRACIAS A UN 'MINI'

Anna Corbella es una mediterránea que descubrió el Atlántico y los océanos, gracias a los minis 6.50. Hija de una saga de navegantes, enamorados del mar y de las regatas, tras navegar en vela ligera (campeona de España de 470), se enroló en la siempre dinámica 'tribu de los 6.50 catalanes' y gracias a amigos, como Jaume Mumbrú, que le dejaban sus pequeñas embarcaciones, se entusiasmó por la navegación de altura minimalista y en solitario.

Asidua en los circuitos de regatas en solitario, como la Mare Nostrum –al principio navegaba a bordo del Esci·la, el barco de su padre, un Sun Legend 41–, decidió saltar al océano Atlántico y hacer la Mini Transat de 2009, que la posicionó como una de las emblemáticas de la vela internacional. A partir de entonces, el océano ya entró a formar parte de su manera de pensar náutica.

Amiga del mar, de los animales, de la naturaleza, Anna Corbella, veterinaria y navegante, necesita vivir al aire libre, pero no es su única pasión. Le gusta el mar –lo ha tenido siempre al lado, lo ha disfrutado desde pequeña, necesita subir a un barco y notar el contacto del viento y las olas–, pero reconoce que disfruta mucho de la tierra firme.✻ **A.J.**

bio

Anna Corbella (Barcelona, 21 de mayo, 1976) estaba predestinada a navegar. Su padre, gran aficionado a la vela, inculcó sabiamente su afición a los hijos. Resultado de este fervor al mar y a los barcos son las experiencias náuticas de esta navegante: primera mujer española en cruzar el Atlántico en solitario, a bordo de un mini 6.50 en la Mini Transat de 2009; primera española en cubrir una Vuelta al Mundo sin escalas (en 2011 en 102 días),y repetirlo cuatro años más tarde, en la Barcelona World Race para alcanzar el podio (en 2014 en 91 días). Ahora tiene otro reto a cubrir, la Vuelta al Mundo en solitario y sin escalas, la Vende Globe 2020.

Barco ideal El Mini 6,50, me gusta el concepto de navegación 'minimal'.

El primero en que subiste
El Dufour 31 de mis padres, tenía 4 años.

Sola o acompañada, a bordo En competición prefiero navegar en solitario o a dos. De vacaciones, mejor acompañada.

El tripulante perfecto
Que tenga sentido del humor.

La regata de tus sueños
La Vuelta al Mundo en solitario.

En qué puesto disfrutas más a bordo
En todos, por eso me gusta navegar en solitario.

El mejor momento a bordo
La salida del Sol después de una noche dura y preparar un café.

El peor Cuando oscurece y veo toda la noche por delante.

El mar que más te ha impresionado
El Pacifico Sur. Aunque las olas son muy grandes y los vientos fuertes Naturaleza en estado puro.

Tu situación más difícil navegando
Varias. En todas ellas se han sumado problemas técnicos con mal tiempo.

Algo que no ha de faltar a bordo
Un objeto, un amuleto, que te recuerde que están contigo tus amigos y familia.

Libros a bordo Siempre. Sobre todo en regatas largas. Me sirven para desconectar.

Cuándo no navegas, qué haces
Me gusta hacer el 'hippie', por el monte con mi 'furgo' y mi perro.

LOVE US ON

WWW.BENETEAU.COM



Gran turismo

40 - 46 - 50 - 50 Sportfly

DEL 1 MARZO AL 30 JUNIO



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

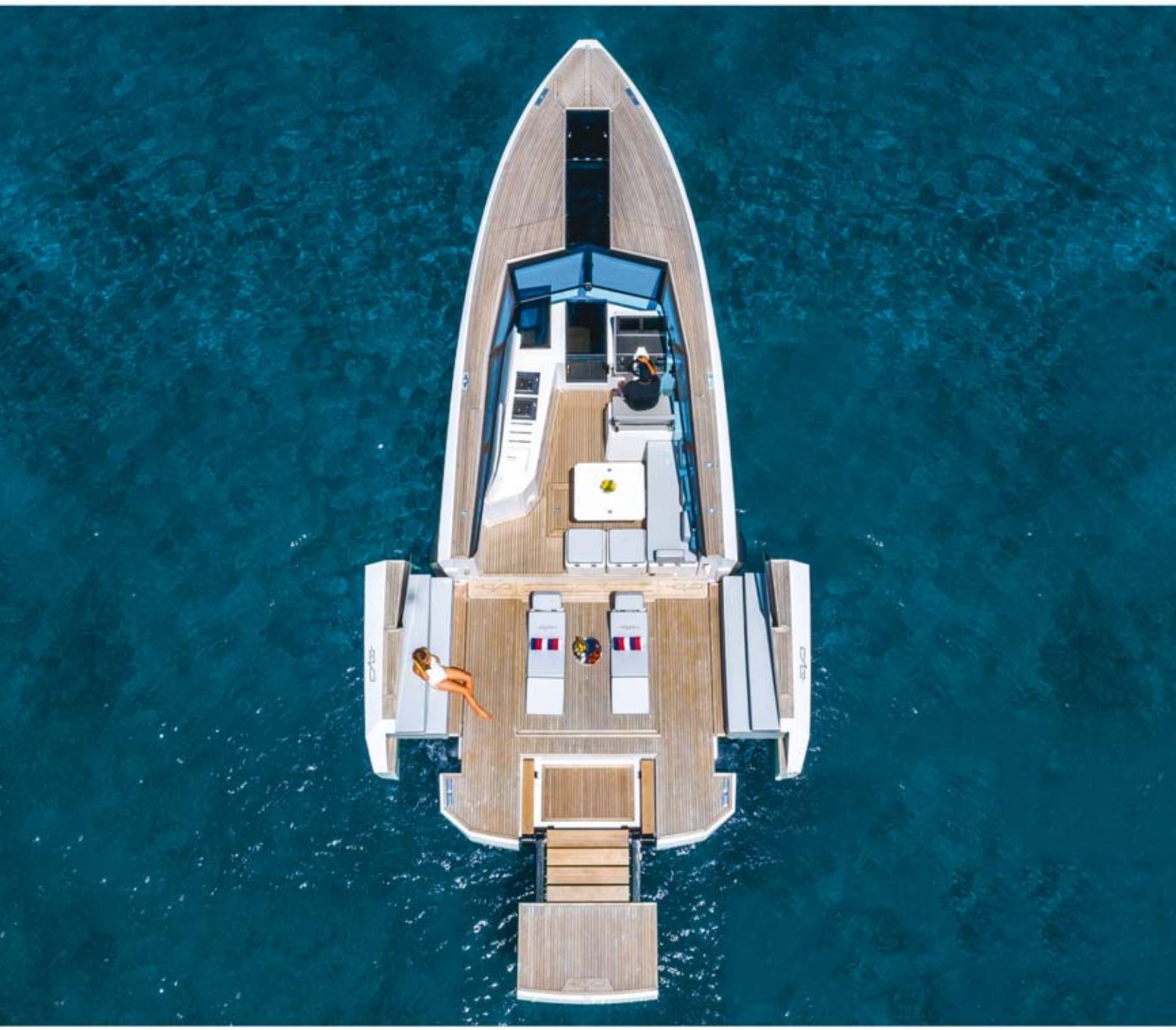
YACHTS

www.evoyachts.com

EVO 43’

F + F + F

FORM FUNCTION FUN



Red
de ventas
de España

Estaremos presentes en el **Palma Boat Show** del **27 de Abril al 1 de Mayo 2018**

PROBRAVA GROUP

PEDRO’S BOAT

EYOS TENDERS

BAXTERMARINE

LVOF

LEÓN VON ONDARZA FUSTER ABOGADOS

Derecho Marítimo

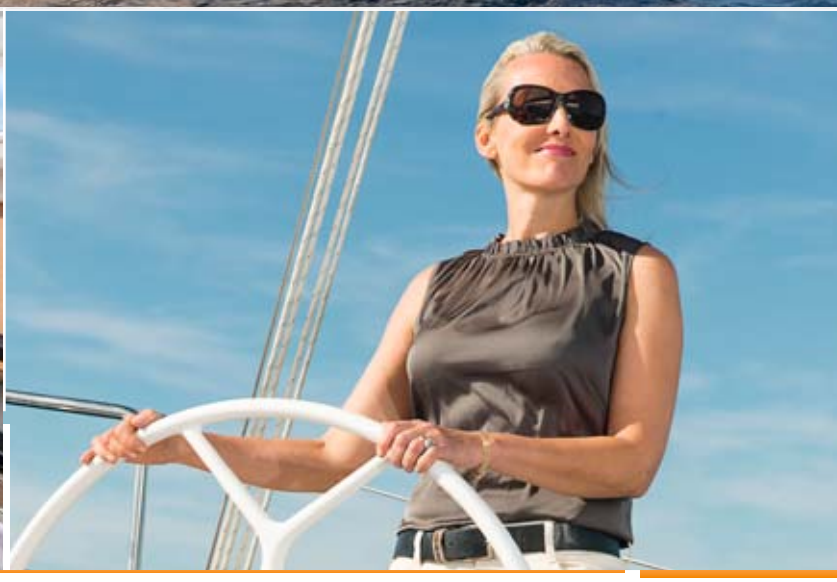


Calle Cataluña, 5A, 3º
07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775 · Fax: 971 228 770
leon@ondarza-abogados.com

NEW 418







315 new348 new388 new418 455 505 new548 575 588 675

www.hanseyachts.com

Hanse®
BREAKING RULES . SETTING TRENDS

marina estrella

Importador exclusivo para España:
MARINA ESTRELLA S.L.
OFICINA CENTRAL MARINA ESTRELLA
EL MASNOU, BARCELONA | Tel. 935 403 900

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

Catamaranes

MÁXIMO ESPACIO Y CONFORT

La **estabilidad** y los **amplios espacios** son sin duda los **rasgos más atractivos** de los **catamaranes** respecto a los **monocascos**, en cualquier programa de **navegación familiar**, consiguiendo **más metros cuadrados habitables**.



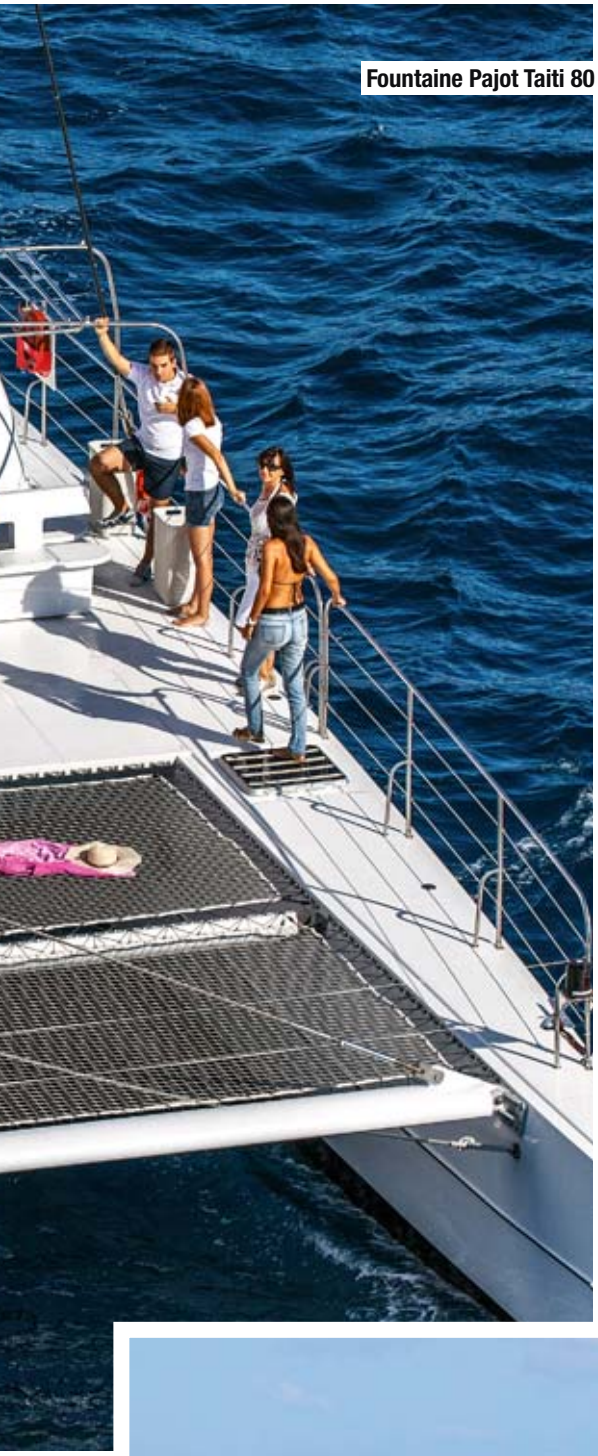




En la actualidad, son muchos los navegantes que han descubierto las grandes ventajas de los catamaranes respecto a los monocascos a la hora de afrontar un intensivo programa de navegación de crucero, tanto costero como de altura. Este tipo de embarcaciones maximizan aspectos como el confort y la estabilidad para convertir cada travesía en un momento único.

En este sentido, es necesario tener en cuenta que gracias a una manga significativamente superior, el catamarán ofrece respecto a un monocasco tradicional una cantidad de metros cuadrados muy superior entre embarcaciones de similar eslora. Esta mayor superficie permite adoptar más camarotes sin menoscabar el volumen de los mismos ni caer en esa sensación de hacinamiento que en ocasiones sentimos en algunos monocascos que ofrecen gran cantidad de camarotes o de literas, disponiendo en cambio de un espacio más limitado.

Los modelos de **última generación** de **catamaranes a motor** disfrutan de un **gran avance tecnológico** en el **diseño** que les hace **aptos** para superar **condiciones extremas**.



Fountaine Pajot Taiti 80

La estabilidad y el confort

Uno de los rasgos más destacados de los catamaranes es que su estructura se basa en dos cascos unidos por una plataforma central, que le hacen extremadamente estable, eliminando casi totalmente la escora y el balanceo.

Estas cualidades son especialmente remarcables en los modelos de vela, en comparación con los monocascos que se ven sumamente afectados por el mar y el viento, manteniéndose constantemente inclinados hacia una u otra banda, según de donde sople la brisa.

En el sector de los catamaranes a motor, los más modernos disfrutan, además de la estabilidad, de un gran avance tecnológico en el diseño y concepción estructural de los modelos de última generación, que les han hecho aptos para superar condiciones extremas, convirtiéndose en una opción, por ejemplo, cada vez más elegida para aplicaciones profesionales en alta mar.

En este aspecto, gracias a su estabilidad, los catamaranes resultan más seguros para ciertos programas de navegación, sobre todo para invitados que no tengan mucha experiencia marinera, además de ofrecer una vida a bordo mucho más descansada, pues con el balanceo nuestra musculatura se mantiene constantemente activa para mantenernos equilibrados, resultando a veces agotador y este efecto es notablemente menor en un catamarán.

Las ventajas evidentes

Podríamos considerar que normalmente un moderno catamarán de crucero de eslora media, sobre los 11-13 metros, acostumbra a ofrecer entre tres y cuatro camarotes dobles, dependiendo de si se trata de una versión "Armador" con uno de los cascos reservados para el propietario o la versión estándar o "Charter" con cuatro camarotes dobles simétricos. Además, dependiendo de la eslora y de la configuración opcional de cada astillero, es posible contar también con uno o dos camarotes individuales extras en la proa para la tripulación o incluso alguna cama complementaria en los pasillos. Por

© NICOLAS CLARIS



Lagoon 630 MY

La **estabilidad** y el **confort** son **cualidades** especialmente **remarcables** en los modelos de **catamaranes a vela**.



Privilege S6 1 La Passion 60

El amarre

El principal problema que nos puede presentar un catamarán respecto a un monocasco es que la manga es mucho mayor y, en muchos casos, nos puede suponer disponer de dos amarres estándar juntos, con el consiguiente aumento de gastos que puede comportar.
Hemos de ser realistas y aceptar que disponer de un mayor volumen y confort es un lujo que debemos pagar. Por otra parte, cada vez es más frecuente encontrar clubs náuticos y marinas que entienden las nuevas necesidades del mercado y disponen de amarres específicos de mayor manga de lo habitual para los catamaranes, a un precio intermedio entre uno y dos amarres.
Sobre las posibles inconveniencias que ello podría suponer de cara a nuestras vacaciones de verano, los que optan por pasar la mayor parte de las noches en puerto, en temporada alta y en las zonas más transitadas como Baleares, deben programarse con algo de tiempo la reserva de amarres. En cambio los que verdaderamente saben aprovechar las ventajas de un multicasco, optan generalmente por pasar la noche fondeados en alguna paradisíaca cala, gracias a las cualidades de estabilidad ya conocidas, que minimizan el balanceo, hacen la estancia a bordo mucho más agradable y también permiten abaratar los costos de nuestra vacaciones.
Tampoco hay que olvidar respecto al fondeo, que el menor calado en proporción ante un monocasco de similar eslora, permite al catamarán acercarse más a la orilla aprovechando los mejores fondeaderos.

esa razón, en comparativas de capacidad, el catamarán supera ampliamente a un monocasco en cuanto a habitabilidad, además de permitir separar mucho mejor los ambientes entre camarotes y salón principal.

Buenas prestaciones

Los catamaranes a motor, en muchos casos se decantan más hacia la creación de cruceros con el concepto de largo alcance o incluso el de Trawler de baja velocidad y consumo, que le pueden permitir unos elevados rangos de autonomía para programar largas travesías y programas de veraneo intensivo, aprovechando sus cualidades de estabilidad y confort.
Es seguramente en el apartado de catamaranes a vela donde más se pueden apreciar diferencias en cuanto a prestaciones respecto a veleros monocasco.
A pesar de que el mercado ofrece catamaranes de altas prestaciones, lo cierto es que en algunos aspectos y determinados momentos, los catamaranes pueden contar con ciertas desventajas respecto a los monocascos ligeros.
En este sentido se puede argumentar que los monocascos de crucero pueden ceñir más respecto a los multicascos de similar eslora, así como que alcanzar una velocidad media superior en rangos de brisa ligera. Si bien es cierto en la mayoría de los casos, también lo es que la diferencia de ángulo de ceñida no es muy elevada y que a cambio, con viento, los multicascos pueden llegar a alcanzar puntas de velocidad elevadas con mayor facilidad.
Por una parte los catamaranes aprovechan mejor el viento con rumbos abiertos desde 60º a 120º que es cuando pueden desarrollar mejor todo su potencial, marcando generalmente promedios de velocidad más elevados en condiciones iguales. Ello supone un replanteamiento de la manera de calcular las travesías, puesto que en condiciones ideales en un catamarán resulta más efectivo plantear varios tramos en rumbos abiertos en vez de un rumbo directo, porque aunque se recorran más millas, en realidad en conjunto se puede alcanzar el punto de llegada en un tiempo menor.✻ *R. Masabeu*

CATHYACHT
INTERNATIONAL

AGENT Rivière 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

Eslora total: 8,99 m ~ **Eslora casco:** 7,99
Manga: 4,50 m ~ **Desplazamiento:** 6.000 Kg
Potencia: (2x) 21 a 75 CV
Astillero: Vamoz Yachts by Flash Catamarans (España)

VAMOZ YACHTS "COCOON"

by Flash Catamarans



El nuevo modelo Cocoon, de Vamoz Yachts construido por Flash Catamarans, ha sido diseñado por el prestigioso arquitecto naval Samer Lasta, que ha concebido un catamarán a motor de diseño especialmente original en todos sus aspectos, con unas líneas de cubierta fuera de las tendencias del mercado.

El concepto de este nuevo catamarán, de aspecto muy novedoso y llamativo, presenta un concepto de aprovechamiento de espacios al límite, con una cubierta principal totalmente acristalada, excepto en los espacios independientes de proa y popa, además de un flybridge que cubre buena parte de la eslora total, ofreciendo puesto de gobierno exterior, dinette y solárium.

Con una eslora de homologación por debajo de los 8 metros podría ser manejado con el PNB, además de permitir grandes ahorros en cualquier amarre. Disfruta de amplios espacios con una superficie de casi 70 metros habitables, lo que le convierte en un barco que puede equipararse con una motora de muy superior eslora.

Esta primavera se botará el primer modelo de la nueva gama de originales catamaranes de Vamoz Yachts, construidos por Flash Catamarans.

Este catamarán puede fabricarse en versión deportiva para 8+1 pasajeros o en una espacial "passenger" de day-charter con un aforo para aproximadamente 20/22 personas.

Cuenta con un robusto casco, diseñado para ofrecer un alto rendimiento, que incorpora de base dos motores Yanmar de 29 CV y equipos electrónicos muy fáciles de usar, que permiten un gran ahorro en mantenimiento puesto que este barco está diseñado para lograr consumos mínimos con altas prestaciones.❇ *Rex*

http://vamozyachts.com - www.flashcatamarans.com





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 de anti-incrustantes hechos a medida para usted, cada uno de ellos con colores mejorados y resultados de confianza.

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.

8919/0318

AkzoNobel

Eslora total: 12,20 m
Manga: 6 m
Desplazamiento: 13.500 kg
Camarotes: 3
Potencia: De 2x260 a 2x370 CV
Astillero: Fountaine Pajot (Francia)



FOUNTAINE PAJOT MY40

Fountaine Pajot anuncia el proyecto de su nuevo catamarán Motor Yacht 40, un manejable crucero que hereda las grandes cualidades de su multipremiado MY47, con su habitual nivel de calidad.

Con una eslora sobre los 12 metros, este modelo se caracteriza por las escotillas de ambos cascos y sus líneas equilibradas que incluyen un enorme flybridge, protegido por un techo rígido, en el que dispone de una gran dinette, cocina, exterior, puesto de gobierno y solárium. Además, se puede disfrutar también del sol en la cubierta de proa, aprovechada mediante una bañera con dos chaise lounge.

En popa se ha creado una gran plataforma unificando ambos cascos con una sección central hidráulica para acoger una embarcación auxiliar y dando paso a una bañera ancha con notable capacidad de asiento.

El salón principal, desde el que se disfruta de una gran visibilidad exterior, comprende una equipada cocina junto a la entrada, una amplia dinette transformable y un puesto de gobierno principal.

En principio el astillero ofrece únicamente lo que denomina como versión "Maestro", destinada al armador privado, en la que acoge en el casco de estribor un solo camarote transversal de cama doble y su propio aseo privado, dejando en el casco contrario un baño y dos camarotes dobles, uno de ellos con literas.

Este diseño, también de Daniel Andrieu, está propulsado por dos transmisiones IPS de Volvo Penta, en opciones de 260 o 370 CV para cada motor, con los que asegura un buen poder de aceleración y unos consumos contenidos por milla.❊ *Rex*

www.motoryachts-fountaine-pajot.com



FOUNTAINE PAJOT
MOTOR YACHTS



LA GRANDE MOTTE - PALMA DE MALLORCA
BOAT SHOWS

La posibilidad de elegir un moderno Yate a motor con todos sus refinamientos de alto nivel, combinado con las cualidades de espacio, estabilidad y confort que solo ofrecen los catamaranes... Disfrutar de la máxima exigencia y sofisticación, elegancia y precisión, potencia y seguridad propia de los Catamaranes a Motor de Fountaine Pajot, le proporcionarán momentos privilegiados con una inigualable vista panorámica...

MY 37 / MY 40 / MY 44
NEW MODEL

www.motoryachts-fountaine-pajot.com

POWERED BY VOLVO PENTA

ASIA BOATING AWARDS 2017 Winner Best Multihull Motor Yacht

MOTOR BOAT AWARDS

SUNREEF 40 OPEN POWER

Eslora total: 12,75 m
Manga: 5,20 m
Calado: 0,70 m
Potencia máxima: 2x1.100 CV
Astillero: Sunreef Yachts (Polonia)
Importador: Med Cat Group
www.medcatgroup.com



El último catamarán botado por Sunreef Yachts, especializado en catamaranes de lujo de gran eslora, es un revolucionario modelo a motor diseñado como deportivo daycruiser o llamativo limo-tender, con interesantes avances tecnológicos.

El nuevo catamarán 40 Open Sunreef Power, importado en España por Med Cat Group, acaba de presentarse en el agua durante la celebración del Salón Náutico de Dubai, mostrando el atrevimiento y el alto nivel de calidad del astillero polaco Sunreef Yachts.

Este catamarán a motor tiene la peculiaridad de disponer también de una versión que añade a su eficiente carena de catamarán unos efectivos foils, tan de actualidad, con los que asegura unas elevadas prestaciones con baja potencia de motorización, además de aumentar el confort de navegación.

La nueva propuesta de Sunreef Yachts es un moderno catamarán de tipo Sport Cruiser Day, con un enfoque dinámico que presta especial atención a los programas de crucero rápido y al más selecto estilo de vida.

Este excitante multicasco se presenta como una atractiva propuesta en el sector de las lanchas de lujo, así como para el de los Limo-Tenders de grandes yates, al ofrecer una envidiable habitabilidad, ampliable por la popa, un diseño personalizable y una estabilidad excepcional a altas velocidades.

El diseño de los cascos proporciona un gran volumen para acoger desde un baño hasta un camarote de uso mixto o uno dotado de una cama doble.

La primera unidad botada hasta el momento, cuenta con una eslora de 12,75 y una manga de 5,20 metros, equipándose con dos motores Volvo Penta IPS 600, aunque cuenta con otras opciones de motorización según los gustos de cada armador y el tipo de navegación elegida.❋

www.sunreef-yachts.com



Tu catamarán en Barcelona

Multihull® Friendly Marinas

- ✓ A 15 MINUTOS DEL AEROPUERTO
- ✓ PUERTO SEGURO Y TRANQUILO
- ✓ TENEMOS SOLUCIONES Y SERVICIOS PARA TI Y TU BARCO



30 años de experiencia en catamaranes

CATAMARANCENTER · THE MED CAT COMPANY · CATAMARANS BARCELONA

CATANA · Fountaine Pajot · LAGOON · Sunreef Yachts · Riviera Marine · NEEL · outremer · Ocean Voyager · BALI

PORT GINESTA
BARCELONA

info@portginesta.com / 0034 - 936 643 661 / 0034 - 677 527 008 / www.portginesta.com

Eslora total: 12,93 m
Manga: 7,12 m
Desplazamiento: 18.600 kg
Camarotes: 3-4
Potencia: 2x160 CV
Astillero: Bali Catamarans (Francia)



BALI 4.3 MY

Con este Bali 4.3 MY, la revolucionaria gama de catamaranes Bali, se inicia en el sector de los catamaranes a motor, con un modelo que propone novedosas soluciones en distribución y comunicación exterior.





Este primer catamarán a motor de Bali, adapta las exitosas características de innovación heredadas de sus compañeros de gama de vela, a las necesidades de un moderno crucero a motor.
Su aspecto imponente destaca como crucero de altura por el techo rígido que puede cubrir su amplio flybridge, en el que acoge un espacioso comedor superior y el puesto de gobierno externo.
Al igual que en sus hermanos de vela, también en este nuevo Bali 4.3 MY se han cambiado las típicas redes de proa por un extenso solárium y una capaz dinette que comunica directamente con el salón interior.
En popa forma una protegida bañera con amplio sofá y mantiene una plataforma central entre cascos para la estiba de un Tender.
Como es característico de la gama Bali, también en esta ocasión es posible unificar totalmente el salón con la bañera mediante un portón posterior, para dar más espacio al comedor principal y la sala de estar. Por su parte, el resto del salón se ocupa mediante una equipada cocina y un puesto de gobierno principal.
En la zona de descanso creada entre ambos cascos, podemos optar por una distribución entre tres o cuatro camarotes dobles y entre dos, tres o cuatro aseos independientes, según el programa de navegación elegido.
Para la propulsión se ha optado por dos motores de 160 CV y transmisión Sail Drive, para mantener unos consumos contenidos a velocidades medias y por lo tanto una gran autonomía. ❊ *Rex*

www.medcatgroup.com

MED CAT GROUP
CHARTER · BROKERAGE · SERVICES

¡ÚNICO!

BALI 4.1 MAXI LOUNGE

WORLD PREMIERE
au Salon de la Grande Motte



du 18 au 22 avril 2018



Bob Source La Rochelle © Photo Multicoques Magazine - Yves Ronzier







Incomparable por ser único en su eslora, el BALI 4.1 Maxi Lounge es más que una evolución del BALI 4.0, es una revolución en innovación y diseño. Primer catamarán de la gama BALI en incorporar la nueva plataforma en popa que conecta los dos cascos para mayor comodidad y seguridad, tiene, además de la gran bañera delantera y la maxi transat en el techo, el nuevo asiento trasero con grandes volúmenes de almacenamiento, y por supuesto, el nuevo diseño interior de Lasta Design.



BALI
CATAMARANS

4.0 | 4.1 | 4.3 | 4.5 | 5.4 | 4.3MY

CATANAGroup

Distribuidor en exclusiva para España	**MED CAT GROUP** Local nº 804 - Port Ginesta 08660 Castelldefels - Barcelona Tel. +34 607609608	**MED CAT GROUP** Port Alegre nº 37 17487 Empúriabrava - Girona Tel. +34 607762879	**MED CAT GROUP** Josep Amengual nº 33 07007 Palma de Mallorca - Baleares Tel. +34 639394645	**MED CAT GROUP** C/ De l'Alzinaret nº 7 AD500 Andorra la Vella Tel. +376 342471
Agentes Autorizados	**Zona NW** MARIA DAVILA Vigo Tel. +34 986244612	**Levante** ARRANCHE YACHTS BROKERS Marina de Denia (Alicante) Tel. +34 965781563	**Andalucía Mediterránea** I. CASTAÑER YACHTS Puerto Banús (Málaga) Tel. + 34 951517178	**Andalucía Atlántica** SUNSAILS Puerto Gelves (Sevilla) Tel. + 34 609544909

Eslora total: 14 m
Camarotes: 3-4
Potencia: 2x225 CV
Astillero: Nautitech – Bavaria Catamarans (Francia)
Importador:
Clipper Marine Spain
www.clippermarinespain-com



NAUTITECH 47 POWER

Con este modelo, el astillero francés Nautitech se inicia en el sector de los catamaranes a motor de largo alcance, con una propuesta atrevida, moderna, lujosa y de buenos rendimientos.

Este nuevo catamarán de 14 metros viene a ofrecer lujo sobre sus dos cascos, proporcionando a los amantes del crucero una amplia plataforma para disfrutar de la vida a abordo con el máximo confort.

Incluida en la gama de embarcaciones del grupo Bavaria Yachts, esta línea Nautitech presenta el nuevo 47 Power como un catamarán de largo alcance, con una autonomía sobre las 1.000 millas sobre un crucero bajo de 9 nudos y una máxima de 22 nudos gracias a sus dos motores de 225 a 300 CV.

Nominado como catamarán del año 2018 en su categoría, el diseño del nuevo modelo es sin duda de aspecto deportivo, como el resto de la gama, con afiladas proas que mantienen las redes entre cascos y una gran dinette sobre la que también tomar el sol. Desde esta zona se accede por una escalera central a un solárium elevado en la base misma del flybridge, donde ofrece el puesto de gobierno externo y una dinette con barbacoa, protegidos por un bimini o un T-Top.

En popa dispone de una plataforma central hidráulica que sirve para elevar y estibar un tender o bajarla totalmente para crear una playa privada en la que también disfrutar del sol.

Incluye una larga mesa en la bañera para comidas numerosas, que se conecta directamente y sin obstáculos con el salón central, que acoge una gran cocina, sala de estar y mesa de cartas, además de disfrutar de una buena visibilidad exterior.

La zona de descanso, repartida entre los dos cascos, puede aprovecharse entre tres y cuatro camarotes dobles, con sus respectivos aseos.❉ *Rex*

www.bavariayachts.com



80 Years of cumulated experience in Multihulls

CATA MARIS

80 años de experiencia en el mercado de multicascos





The Concepf ot Custom Multihull



CATMAR RANGE 5



CATMAR RANGE 6



CATMAR RANGE 7

Rolf KOHLHAS rolf@catamaris.com | Catherine RELANDEAU catherine@catamaris.com | Chris MINNEE chris@catamaris.com

www.catamaris.com

Eslora total: 15,25 m
Manga: 7,98 m
Desplazamiento: 19.000 kg
Camarotes: 4-5
Potencia: 2x180 CV
Astillero: Privilege Marine – Hanse Group (Francia)



PRIVILEGE EUPHORIE 5

La gama de catamaranes del astillero francés Privilege amplía su oferta de motor con un esperado Euphorie 5, todo un crucero de altura con el habitual nivel de lujo a que nos tienen acostumbrados.

Desde que entró a formar parte del potente grupo Hanse Yachts, el astillero francés Privilège con sede en Les Sables-d'Olonne ha sabido aprovechar las sinergias para aumentar su presencia en el mercado y desarrollar nuevos productos como esta nueva propuesta para el sector de los cruceros a motor de largo alcance.

Con nuevas propuestas de estilo, el nuevo Euphorie 5 destaca por la elegancia de sus líneas y la buena integración de un elevado flybridge, con el puesto de gobierno exterior y amplia dinette, que se protege mediante un aerodinámico T-Top.

Las proas, casi rectas, son elevadas y combinan, como es habitual en la marca, con el alargamiento central de la estructura de la cabina, que aumenta la solidez estructural y permite ampliar la capacidad interior.

En popa, dispone de grandes pescantes para el tender, además de una protegida bañera con amplio comedor exterior y acceso al flybridge.

Diseñado por Marc Lombard y Privilege Marine, este catamarán de más de 15 metros disfrutará de los característicos acabados lujosos de la marca francesa y proporcionará una capacidad interior inusual con amplios espacios en el salón principal, ocupado por la cocina, la sala de estar y el puesto de gobierno principal, además de la posibilidad de elegir una distribución entre 3, 4 o 5 camarotes de gran confort.



Concebido como un yate de largo alcance, los dos motores de 180 CV que monta y su capacidad de combustible, le permite ofrecer una gran autonomía, que el astillero cifre por encima de las 1.200 millas.❋ ***Rex***

www.privilege-marine.com

EUROMED

YACHTING

opacmare

Distribuidor exclusivo

LED NAME



Letras de Acero Inoxidable
Retro iluminadas

www.euromed-yachting.com

Mail : info@euromed-yachting.com - Tél fijo + 33 492 979 735 - Movil + 34 657 591 060

Eslora total: 23,80 m
Manga: 11 m
Desplazamiento: 62.091 kg
Camarotes: 4-6
Potencia: De 2x510 a 2x580 CV
Astillero: Lagoon (Francia)



LAGOON SEVENTY 8

FOTOS © NICOLAS CLARIS

El nuevo Seventy 8 se presenta como el buque insignia de la gama de catamaranes Lagoon, que con sus más de 24 metros de eslora viene a situarse como referencia en el mercado de los catamaranes a motor

Diseñado por los grandes nombres de la arquitectura naval, VPLP, Patrick Le Quément y Nauta Design, este modelo incorpora muchos de los detalles exclusivos e innovadores que han convertido a Lagoon en referencia del sector de los catamaranes, como su gran habitabilidad o la sección lateral practicable del casco, diseñada para crear una playa privada para el armador.

La cubierta está diseñada, como no podía ser de otra manera, para disfrutar del sol y de la navegación, con amplios espacios despejados en la proa, una auténtica playa privada sobre la plataforma hidráulica de popa o el multifuncional flybridge, con su techo rígido practicable, puesto de gobierno exterior, dinette, solarium y



Innovación, atrevimiento y elegancia son los tres rasgos que marcan el nuevo Lagoon Seventy 8, un gran crucero preparado para ambiciosas travesías rodeado de lujo y confort.



la posibilidad de montar hasta un jacuzzi para acentuar la exclusividad.

Como es de esperar en un catamarán de esta eslora y categoría, los interiores pueden ser personalizados en gran medida, ofreciendo el astillero distintas posibilidades de distribución que incluyen múltiples camarotes, pero también la opción de disponer de amplia salas de reuniones o de cine para invitados. Estas variaciones también incluye el salón principal, en el que el lujo está presente en todos sus rincones, pudiendo acoger sala de estar, cocina y comedor simultáneamente sin dejar de disfrutar de amplios espacios.

La propulsión para este crucero de altura, cuenta con dos motores de 510 a 580 CV, con una velocidad máxima sobre los 19 nudos y una autonomía de unas 4.000 millas, que lo convierte en un auténtico Trawler de largo alcance. ❇ *Rex*

www.cata-lagoon.com

MULTIHULL BOAT SHOW, LA GRANDE MOTTE, FRANCE: NEW 40, 42, 450 S, NEW 50



Clark, imagebuilder - Photo Nicolas Claris

SAIL | 380 | 40 | 42 | 450 S - 450 F | **50** | 52 S - 52 F | 560 | 620 | SEVENTY 7 | **MOTOR** | 630 MY | SEVENTY 8 | www.cata-lagoon.com

Eslora total: 12,58 m
Manga: 7,20 m
Desplazamiento: 11.500 kg
Camarotes: 3-4
Plano vélico: 106 m²
Potencia: 2x30 CV
Astillero: Fountaine Pajot (Francia)



FOUNTAINE PAJOT NEW 42

Desde Francia el astillero Fountaine Pajot presenta su nuevo catamarán de crucero New 42, un modelo que sigue con su enfoque hacia la innovación, el estilo y los grandes espacios.

La gama de catamaranes a vela de Fountaine Pajot vuelve a mostrar una clara línea de estilo con la presentación del New 42, en el que se siguen las marcadas tendencias desarrolladas previamente en el exitoso Saona 47, optando por unos cascos de proa invertida, nueva firma de la gama, con las que dibuja una curvatura elegante y dinámica del barco a la vez que ofrece volúmenes interiores sin comparación.

Para acentuar su carácter deportivo sin restar confort, ha integrado el puesto de gobierno a media altura aprovechando una sección abierta del techo que protege la bañera, manteniendo sobre el mismo una zona acolchada en la que disfrutar del sol. Por otra parte, en la cubierta de proa sigue contando con las características redes entre cascos y una zona chaise lounge en la base del parabrisas.

El New 42 fue concebido con el fin de garantizar una circulación fluida en todo el barco y una comunicación total entre el puesto de timón y las diferentes zonas de cubierta, desde el techo de la cabina hasta la bañera.

En popa aporta opcionalmente una plataforma central abatible, que sirve también para estibar una embarcación auxiliar, además de una protegida bañera qu cuenta con comedor exterior de gran tamaño.

La completa cocina y el resto del salón principal se abren totalmente al exterior, además de disfrutar de buena visibilidad perimétrica. En su distribución se le ha dotado de una completa cocina envolvente, una mesa de cartas con buena visión del exterior y una sala de estar con un generoso sofá.





En los cascos ofrece la posibilidad de elegir entre la **versión Maestro**, en la que el armador cuenta con uno de los cascos totalmente reservado para él, o la **versión Quatuor** con cuatro camarotes dobles y diversas opciones de aseos.

Con un buen plano vélico de 106 m² estándar, el New 42 sigue apostando por unas buenas prestaciones, con las que programar de forma segura y confortable largas travesías en familia.❊

www.catamarans-fountaine-pajot.com

YATES MALLORCA







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

Eslora total: 14,70 m
Manga: 8 m
Desplazamiento: 14.955 kg
Camarotes: 3-4
Plano vélico: 120 m²
Potencia: 2x50 CV
Astillero: Dufour Yachts (Francia)



DUFOUR 48

Firmado por Umberto Felci, el Dufour 48 permite al astillero francés Dufour anunciar una nueva apuesta por los multicascos, con un elegante crucero que no puede ocultar su carácter deportivo.





Con un aspecto muy m oderno ya agresivo, con sus proas invertidas y el enorme flybridge atrasado, este nuevo catamarán de 48 pies apuesta por los rendimientos y un buen aprovechamiento de sus volúmenes, con una cubierta marcada por el amplio solárium de proa.

Adopta un espacioso flybridge de doble acceso sobre el techo que cubre la bañera, con un completo puesto de gobierno exterior y dinette, dejando en popa un protegido comedor exterior y una práctica plataforma central además de las propias de cada casco.

Los interiores destacan por su habitabilidad, con un amplio salón que comprende un acogedor comedor transformable en cama y cocina que se abren al exterior por la popa y conectan con ambos cascos en los que se puede elegir entre disponer de tres a cuatro camarotes dobles con sus respectivos aseos, además de una cabina extra para el marinero, que se sitúa en la proa del casco de babor y tiene entrada independiente. ❋ ***Rex***

www.dufour-catamarans.com/es

Easy Port

SI ERES AMANTE DEL MAR, ESTA ES TU APLICACIÓN

- *Fácil acceso*
- *Geolocalización*
- *APP gratuita*
- *Información completa*
- *Funcionamiento offline*



Descárgatela

DESCARGAR APP
DESDE LA APP STORE

DESCARGAR APP
DESDE LA PLAY STORE

http://www.easyport.es

Eslora total: 18,30 m
Manga: 10,20 m
Camarotes: 5-6
Plano vélico: 180 m²
Potencia: 2x75 CV
Astillero: Sunreef Yachts (Polonia)
Importador: Med Cat Group
www.medcatgroup.com



SUNREEF SAIL 60

Con toda la experiencia adquirida en 15 años como astillero, Sunreef Yachts ha centrado sus esfuerzos en crear una nueva línea de catamaranes a vela, conecbida para combinar del espíritu de un crucero de vela clásico con una moderna arquitectura.

A medida que se perfilaron los primeros trazos, el concepto quedaba más claro creando una gama de versátiles cruceros a vela, ideales para realizar escapadas exclusivas, organizar un charter o emprender aventuras transoceánicas con el máximo lujo y confort.

El primero de estos bellos catamaranes es el Sunreef Sail 60, que destaca por sus elegantes líneas y por sus grandes volúmenes habitables en los cascos, gran bañera muy despejada con elevado nivel de confort, dinette en proa con acceso desde el salón y una práctica plataforma hidráulica para el Tender que también puede convertirse en nuestra playa privada. No podemos olvidar tampoco el extenso flybridge integrado, un espacio muy acogedor con dinette y puesto de gobierno externo.

El nuevo catamarán de Sunreef, que se botará el próximo mes de junio, cuenta con unos interiores amplios y muy luminosos que se pueden personalizar al gusto de cada armador, con diversos niveles de lujo y distribuciones, con un enorme salón central que acoge el comedor y la cocina, además de la posibilidad de optar entre 5 o 6 camarotes de diferentes tamaños y equipamiento. ❊ *Rex*

www.sunreef-yachts.com

El astillero Sunreef Yachts, especilizado en catamaranes de gran eslora, botará este año el primero de su nueva línea de catamaranes a vela con el Sunreef Sail 60, bello exponente de su elegante estilo y habitabilidad.









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** **38° 38´09.9" N**
Vicente Belliure s/n Puerto Pesquero 03710 Calpe (Alicante) **0° 04´03.1" E**

Eslora total: 18,6 m
Manga: 8,60 m
Desplazamiento: 13.500 kg
Plano vélico: 177 m²
Astillero: Ice Yachts (Italia)

ICECAT 61



Acaba de ser presentado el nuevo ICECAT 61, sin duda uno de los catamaranes de crucero que más va a llamar la atención para esta temporada 2018, por sus agresivas líneas de cubierta y buenas prestaciones.

Elegir al equipo formado por el ingeniero Enrique Contreas y el diseñador Luigi Cirillo, conjuntamente con el equipo técnico del astillero italiano ha servido para ofrecer a este nuevo catamarán ICECAT 61un marcado aire de innovación, con líneas rompedoras de cubierta y cascos estilizados.

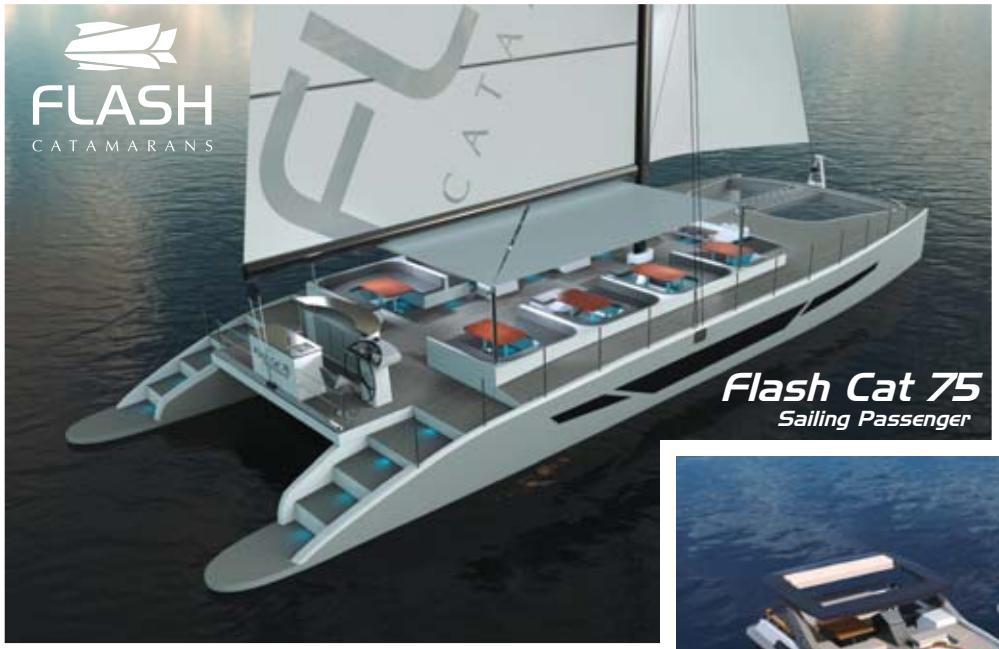


Con un marcado diseño, este catamarán está marcado por unos volúmenes generosos para un barco que se debate entre el confort y las prestaciones. Para ello apuesta por una construcción marcada por el carbono y la resina de epoxy al vacío, permitiendo un desplazamiento ligero que se compensa con un gran equipamiento de confort para largos cruceros sin resentir las prestaciones deportivas.

Para acentuar las prestaciones incorpora orzas de sable curvadas, mástil de carbono y aparejo de alta resistencia, complementado por un plano vélico generoso, eficiente y fácil de manejar, gracias al apoyo de winches eléctricos.

Con todas estas ayudas el ICECAT 61 se muestra como un catamarán muy veloz, que se obtiene grandes registros por encima de los 25 nudos con vientos medios y se mantiene a motor en un crucero sobre los 13 nudos de velocidad. De este modo, podemos considerar que este modelo reduce las distancias y anima a aquellos propietarios que deseen abandonar las embarcaciones a motor pero que aún consideran que los veleros tradicionales son demasiado lentos.✻

www.iceyachts.it



Especificaciones

- Eslora 23 m
- Manga 10 m
- Calado 1,22 m
- Superficie vélica de 145m2
- Baños 2
- Número de personas homologado 80/100 + crew
- Opciones de motorización: Volvo IPS, Yanmar, híbrida o eléctrica

+info.

Vamoz Yachts - Cocoon
Disponible para test de mar a partir de mayo 2018

info@catamaranes.com
+34 680 405 040 / +34 963 447 681
www.flashcatamarans.com





International Multihull Boat Show

El International Multihull Boat Show fue creado en 2010 con el objetivo de presentar catamaranes y trimaranes en el agua. La edición de este año tendrá lugar entre el 18 y el 22 de abril en el puerto francés de La Grande-Motte. La idea original era crear una versión en la costa atlántica en años pares y en el Mediterráneo en años impares. Las primeras ediciones del evento fueron compartidas por Lorient (Bretaña) y La Grande-Motte (sur de Francia).

En la actualidad, para satisfacer las necesidades de los astilleros, el Salón se celebra cada año en abril en La Grande-Motte. Con el paso de los años, el evento se ha vuelto cada vez más internacional, consolidándose como una cita importante en la industria.

Inaugurado en 2010, el Salón Náutico Internacional Multicasco se fundó en torno a un concepto simple: mostrar multicascos a flote, en un lugar dedicado a ellos de forma exclusiva. Esto hace que se trate de un evento único en su género, reconocido como una referencia mundial por los profesionales; así, este sector de la náutica tiene la oportunidad de exhibir sus catamaranes y trimaranes con todas las comodidades y el espacio necesarios. La diversidad de los multicascos expuestos hace de este evento un gran acontecimiento del calendario náutico. Todos los entusiastas de este tipo de embarcación se reúnen cada año en abril y los astilleros más importantes suelen mostrar novedades mundiales.

La cuarta edición, celebrada en 2013, marcó el traslado permanente al Mediterráneo, lo que enseguida se mostró como un acierto, con un crecimiento sostenido de visitantes procedentes del extranjero, que a día de hoy se sitúan en torno al 50%. Este año se espera una nueva confirmación de la buena salud de este sector náutico, con probable récord de ventas y de visitantes.

www.multicoque-online.com



Flash Cat 75 Sailing Passenger

Flash Catamarans presenta un novedoso proyecto de la gama de vela de pasaje: el Flash Cat 75 Sailing Passenger, cuya primera unidad verá la luz a principio del 2019. Este catamarán de vela, de 23 metros de eslora y 10 m de manga, con increíble aforo para 80/100 personas (según distribución), es muy ligero, cómodo, de fácil mantenimiento y con muy altas prestaciones. El diseño es atractivo y muy elegante, ya que se diferencia por completo de los barcos comunes de pasaje que estamos acostumbrados a ver en el mercado.

El nuevo Flash Cat 75 Sailing Passenger goza de un casco robusto, construido en una sola pieza en forma de "W" y una práctica red en proa con amplia escalera para bañarse. No obstante, la gran novedad son, sin duda, los cómodos y elegantes sofás tapizados "deluxe" con mesas amplias de madera, donde disfrutar de las mejores comidas en alta mar en los eventos más exclusivos.

El Flash Cat 75 Sailing Passenger está disponible también en versión "visión submarina", gracias a sus amplios cascos.

Por otro lado, puede fabricarse también en 53 pies con un aforo para 40 personas.

www.flashcatamarans.com

CathYacht, broker de multicascos

Fundada a principios de 2009, CathYacht International es reconocida en la actualidad por estar posicionada como broker exclusivo en el mercado de cruceros multicasco por encima de los 15 metros.

El comprador recibe una información fiable, coherente y completa, con la garantía de un seguimiento serio, hasta la firma del contrato y la entrega del catamarán. El vendedor, por su parte, dispone de beneficios adicionales como tener un único contacto que se encargue de todo, información común a todos los sitios web y anuncios, archivos bien configurados y una red internacional única en el mercado.

La compañía lleva años colaborando con astilleros de reconocido prestigio, como Privilege, Catana, Lagoon, etc., que han contribuido de manera decisiva a su éxito, aunque este no habría sido posible sin el conocimiento y la experiencia de su equipo en el mundo de los cruceros multicasco.

Gracias a trabajar con los mejores profesionales, CathYacht satisface las demandas de los clientes en términos de estudio técnico, apoyo financiero y de seguros y registro de la empresa. Tanto si el catamarán deseado se encuentra en el Mediterráneo, en el Caribe o en Asia, la compañía aporta una experiencia personalizada y local. Los conocimientos del mercado internacional, los buenos contactos profesionales y la estrategia de marketing apropiada son claves ineludibles para que una empresa refuerce su posición comercial y conforme una red de distribuidores eficaz. Todo ello posibilita que CathYacht sea un líder global en su sector.



www.cathyacht.com



JEANNEAU YACHTS

Un mundo de lujo y de excepcionalidad

ADN DESIGN / STUDIO C. Gilles Martin-Raget / Jeanneau / 18056 - 04.2018



Jeanneau 51

Equipado con pack **Raymarine**

JEANNEAU YACHTS

ESCUELA CANARIA DE CRUCEROS
TENERIFE (CANARIAS)
Tel. 922 24 05 59 - angel@eccyacht.com

INTERNATIONAL YACHT CENTER, SL
ALTEA (ALICANTE)
Tel. 966 888 667 - info@catmarina.com

JAIME PIRIS Y CIA
CAMARGO-CANTABRIA
Tel. 942 369 151 - jaimepiris@yatesycosas.com

MARINA PUERTO AMERICA, SL
PUERTO REAL (CÁDIZ)
Tel. 956 21 10 91 - marina@puertoamerica.com

MARINA SPORT, SA
JAVEA (ALICANTE)
Tel. 96 646 20 20 - info@marinasport.es

MOTONÁUTICA DEL SUR
Estepona - Málaga
Tel. 952 882 546 - info@motonauticallonch.com

MOTYVEL YACHTS
PORT BALIS - BARCELONA
CATALUÑA
Tel. 937 927 306 - info@motyvel.com

MOTYVEL YACHTS
PORT ADRIANO - CALVIÀ
MALLORCA - BALEARES
Tel. 971 213 015 - palma@motyvel.com

NAUTICA AVANTE, SL
HUELVA
Tel. 959 54 13 06 - comercial@nauticavante.com

NAUTICA AZA, SLU
PICANYA (VALENCIA)
Tel. 96 606 36 32 82
jm.endrino@nautica-aza.com

NAUTICA NAVEMAR, SA
LA MANGA DEL MAR MENOR
Tel. 968 14 12 43 - lamanga@navemar.es

NAUTICA PLAYAUNDITXASO
HONDARRIBIA
Tel. 943 641534 - jeanneau@nauticaplayaundi.com

RUMBO NORTE INVERSIONES
SANT ANTONI DE PORTMANY
IBIZA - BALEARES
Tel. 918272040 - direccion@rumbonorte.es

SPORTNAUTICA ALMERIA SL
ALMERIA
Tel. 950 278 279 - comercial@sportnauticaalmeria.com

YATESPORT, SA
VIGO
Tel. 986 37 43 05 - info@yatesport.es

SEA WAY LDA
LISBOA - PORTUGAL
Tel. 213 952 042 - jaugusto@seaway.pt

Yacht Class





LAGOON 50

El catamarán más versátil

De tres a seis cabinas ofrece este nuevo modelo del astillero francés Lagoon, cuya acogida en el Salón de Cannes fue todo un éxito, gracias a su gran versatilidad y a su alto nivel de acabados.



El Lagoon 50 viene a insertarse entre los populares Lagoon 450 y Lagoon 52, aportando todo cuanto puede desear el armador más exigente y mostrando, a su vez, su idoneidad para su utilización como barco de chárter, al poder llegar a ofrecer hasta seis cabinas. Sus modernas líneas, en las que predominan los ángulos vivos, se traducen en un aire de modernidad al tiempo que aseguran unas altas prestaciones en navegación, tanto a vela como a motor. Destaca la utilización del techo duro que protege la bañera como espacio de solárium complementario al flybridge, donde se ha situado la timonería exterior y que, para una mayor comodidad en el acceso, cuenta con una escalera por banda. Amplias superficies acristaladas en la cabina superior, así como en ambos flotadores, auguran un interior muy luminoso y con contacto directo con el entorno. La cubierta de proa –a la que se accede a través de amplios pasillos laterales dotados, a su vez, de entrada de luz a los flotadores– se presenta como un cómoda y práctica zona de estar, desde la que disfrutar al máximo del exterior. En cuanto a la bañera –que como ya hemos comentado se encuentra totalmente protegida por el hardtop– cuenta con todo el equi-





pamiento preciso para ofrecer el máximo confort para su utilización ya sea como zona de estar, comedor o para descansar al abrigo del sol.

Disfrutar del mar y del viento

Dos amplias escaleras, una por banda, comunican la bañera con las plataformas de baño que rematan ambos flotadores, espacios para el más cercano disfrute del mar y que se complementan con el que aporta la amplia plataforma re-





gulable en altura que, situada entre dichos flotadores, sirve a su vez para la estiba de la auxiliar. Un punto a resaltar es el de la acertada decisión de VLP Design de situar el palo más a popa de lo habitual, lo que se traduce en la comodidad para la maniobra que supone contar con una botavara más corta y con las ventajas que se derivan de una mayor que aprovecha al máximo el flujo del viento en su parte superior así como de un asimétrico de 240 m^2 que permite obtener el máximo rendimiento en días de brisa suave. El disfrute de la vida a bordo culmina con el acertadísimo tratamiento dado por Nauta Design al interior, que destaca por su total comunicación con el exterior, por su enorme luminosidad y por una sensación de gran amplitud, todo ello tratado con un alto nivel en la calidad de los materiales utilizados y en las tonalidades elegidas. Para facilitar la aireación, la parte central del ventanal panorámico que viste el frontal de la cabina es practicable facilitando con ello un











contacto directo con la zona de estar situado en la cubierta de proa. Muy acertada y funcional es la posición de la cocina, ubicada entre cabina y bañera, así como el desnivel creado entre la misma y el salón/comedor, espacio desde el que, incluso estando sentados, se disfruta de una vista panorámica a 360º al estar situado a un nivel superior. La isla central, con mesa abatible anexa, la mesa de cartas, situada a estribor, el mueble bar y la pantalla de televisión escamoteable son algunos detalles de la gran labor realizada por Nauta Design en la distribución y tratamiento del interior del Lagoon 50. Este notable trabajo se extiende al espacio de descanso, repartido entre ambos flotadores, cuatro cabinas en la unidad visitada pero que, tal como ya hemos comentado, pueden pasar a ser seis. No podemos dejar de comentar la atención puesta en proporcionar, en cada uno de las zonas mencionadas, tanto exteriores como interiores, del máximo espacio para la estiba.

Para finalizar, tan solo queda comentar la facilidad de maniobra que supone contar con dos motores, así como la reacción rápida y ágil en cuanto se despliegan las velas, a pesar del poco viento que soplaba en la bahía de Palma el día que tuvimos el placer de navegar en el Lagoon 50, un nuevo éxito de un bien consolidado astillero.✻

Texto: Y. Llinás / Fotos: ©Nicolas Claris

Características técnicas / LAGOON 50

Eslora total:	*14,75 m*
Manga total:	*8,10 m*
Calado:	*1,40 m*
Altura sobre quilla estándar:	*26,51 m*
Desplazamiento:	*20.826 t*
Superficie vélica:	*158,1 m²*
Mayor:	*97,80 m²*
Génova enrollable:	*60,3 m²*
Spinnaker asimétrico (opc.):	*240 m²*
Código 0 (opc.):	*114 m²*
Motorización:	*2x57 hp. / 2x57 hp*
Capacidad combustible:	*2x520 l*
Capacidad agua:	*2x240 l*
Capacidad camas:	*6 a 14*
Certificación CE:	*A:12; B:14; C:20; D:30*
Arquitectura naval:	*VPLP Design*
Diseño exterior:	*Patrick le Quément*
Diseño interior:	*Nauta Design*
Constructor:	*Lagoon (Francia)*
	www.cata-lagoon.com



3Di™ Molded Composites

SI NO QUIERES RENUNCIAR A LA DURABILIDAD POR LA VELOCIDAD, NO LO HAGAS

GO BEYOND EXPECTATIONS

northsails.com

NORTH SAILS

Nuevo proyecto Custom Line 106'



Custom Line quiere ampliar los horizontes de la navegación con un nuevo proyecto que ha recibido una respuesta entusiasta del público y de los miembros del sector en la reciente feria náutica de Miami. La Custom Line 106' es una nueva adición a su gama. Es producto de la colaboración entre el estudio Francesco Paszkowski Design, el Departamento de Ingeniería del Grupo Ferretti y el Comité de Estrategia de Producto dirigido por el ingeniero Piero Ferrari.

El diseño de las líneas en la parte inferior y el casco le ayuda a conseguir las extraordinarias prestaciones de los últimos modelos de la marca. "*El nuevo Custom Line 106' marca un paso más en el crecimiento de la marca Ferretti Group dedicada a los grandes yates de fibra de vidrio. Esta excepcional embarcación complementa la gama Custom Line, que es perfecta para los propietarios que desean espacios de gran tamaño, soluciones tecnológicas de última generación, estilo y confort: en otras palabras, la excelencia de Custom Line*", afirmó Alberto Galassi, consejero delegado del Grupo Ferretti. "*En el diseño del nuevo 106' se han destacado una serie de rasgos distintivos de la marca y se han introducido nuevos rasgos estilísticos. Como es evidente en varios lugares, se han hecho esfuerzos para romper los límites entre el exterior y el interior. Las nuevas soluciones técnicas y todos los aspectos de las líneas exteriores e interiores están estrechamente interrelacionados, ya que son partes de una misma disposición arquitectónica con un equilibrio perfecto entre forma y función*", explicó Francesco Paszkowski.

www.customline-yacht.com

Perini Navi, por primera vez en Palm Beach



Perini Navi, líder mundial en el diseño y construcción de veleros y yates a motor, participó por primera vez en el Salón Náutico Internacional de Palm Beach, del 22 al 25 de marzo. Durante la feria, que se celebró en West Palm Beach (Florida), Perini Navi presentó dos nuevos proyectos innovadores que representan una nueva era para los diseñadores de la marca: el Eco Tender de 25m y el S/Y E-volution de 42m.

El **25m Eco Tender** es un yate de 25 m diseñado para extender la experiencia de un crucero de larga distancia en un Perini Navi. El diseño de aluminio de los diseñadores de Perini Navi, coordinado por Franco Romani, Style Center y Design Director, es mucho más que un tradicional Chase Boat, y acompañará a su hermano mayor durante sus navegaciones por todo el mundo. El Eco-Tender presenta muchas innovaciones tanto en tecnología como en facilidad de uso: en primer lugar, una propulsión híbrida sofisticada y flexible, con un "modo de cero emisiones", que permite un funcionamiento silencioso por la noche. El yate lleva dos poderosos drones para explorar las áreas circundantes, y confirma la pasión de Perini Navi por la exploración.

Innovador y revolucionario en muchos aspectos, el nuevo **S/Y E-volution** 42m también fue diseñado por Franco Romani, quien eligió al famoso arquitecto naval estadounidense Reichel Pugh para las líneas de casco. El velero será construido en aluminio, con una plataforma para sloop, líneas elegantes y un potente plan de vela con mástil de fibra de carbono. El nombre E-volution representa una de las principales innovaciones aportadas por Perini Navi a esta embarcación: "E" de Electric. Este yate también contará con el nuevo sistema de propulsión Perini Navi, que combina un motor principal diesel con propulsión eléctrica o diesel.

www.perininavi.it





Mallorca Boats abre oficina en el CN Santa Ponsa

Mallorca Boats, distribuidor **Sealine** para las Islas Baleares, ha abierto una nueva oficina Sealine en el Club Nautico Santa Ponsa, Mallorca. Esta oficina dará cobertura a clientes nuevos y existentes en el sur de la isla con una oficina dedicada a Sealine, además de la de Port Alcudia y las instalaciones de custodia y mantenimiento en Can Picafort.

La oficina se encuentra en el corazón del Club Náutico Santa Ponsa, desde donde ofrecerá la venta de embarcaciones nuevas y usadas junto con un completo servicio postventa.

www.mallorcaboatsales.es



Tankoa Yachts revela el nuevo casco del S801

Tankoa Yachts, el primer astillero con un enfoque multicultural en la construcción de yates, ha revelado la última versión del casco S801, el innovador proyecto de 80 metros diseñado por Francesco Paszkowski que está a punto de llevar al constructor al mercado de megayates. El anuncio se produce tras una serie de importantes lanzamientos y nuevos pedidos para el astillero de Génova. El barco de 70 metros Suerte se lanzó en julio de 2015, seguido por el *Vertige* en mayo de 2017. Hull S701 (todavía sin nombre) deberá hacer su debut en el Monaco Yacht Show 2018. Y el S502, el nuevo proyecto híbrido de 50 metros *Elettra*, está en construcción con entrega prevista para la primavera de 2019. El sofisticado diseño e ingeniería del S801, destinado a convertirse en el buque insignia de la flota Tankoa, está a punto de finalizar. Una vez concluido, proporcionará la plataforma para la gama de megayates de la marca de 80-88m. www.tankoa.it









Sport Range



Cruiser Range



Yacht Projects



More than 40 years servicing your boats

Nautic Luis

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

NUMARINE

62 Hardtop







GAMA HARDTOP ➛ 62 Hardtop ~ 70 Hardtop ~ 78 Hardtop ~ 105 Hardtop ~ 78 HTS
GAMA FLYBRIDGE ➛ 62 Flybridge ~ 70 Flybridge ~ 78 Flybridge ~ Numarine 102
GAMA EXPLORER ➛ 26 XP ~ 33 XP ~ 44 XP

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

EL MAYOR SHOWROOM DE BARCOS DE OCASIÓN

Más de 40 barcos en 5000 m² de exposición permanente





Nautamarine

Vendemos tu barco

Aeroclub, 59 · C-260 km 39
Empuriabrava - GIRONA
+34 972 150 434
info@nautamarine.com
nautamarine.com

GoogleMaps



LOBO CON PIEL DE CORDERO







La nueva gama Crucero-Regata de J/Boats ofrece a sus usuarios veleros para navegar en familia con total confort, seguridad, sencillez y facilidad de maniobra; con un interior que te sorprenderá, cálido, luminoso y acogedor.

Los J/Boats son veleros de gran calidad y altas prestaciones para disfrutar de la vela con poca tripulación o tripulación completa. Son barcos muy competitivos para los que quieren ganar regatas.

Una vez has navegado en un J sabes el porqué un J es un J.

Descubre más en
www.jboats.es

GAMA CRUCERO-REGATA SERIE E
J 97E · J 112E · J 122E

J® BOATS

Distribuido en exclusiva
para España
por *Nautamarine*
jboats@nautamarine.com
T 972 150 434

El lujo de navegar por LA COSTA

Salpicada por un sinfín de **preciosas calas y pintorescos pueblos** con una historia íntimamente ligada con **el arte**, la **Costa Brava** es uno de los l**ugares más bellos por los que navegar**. La discreción y la **gran calidad de los servicios** que se pueden encontrar por la zona han convertido a esta costa en un **codiciado destino de lujo**. *Por Marina Falcó*

BRAVA



Tossa de Mar acoge algunos de los paisajes más espectaculares de la Costa Brava, con una sucesión de acantilados y miradores rodeados de verdes y azules.



Cadaqués, el pueblo marinero que enamoró a Salvador Dalí y que alberga su casa-museo.

Desde Top Sailing Charter os proponemos dos itinerarios, el primero que discurre hacia el norte de la costa y otro hacia el sur. Cada uno de ellos tiene una duración aproximada de siete días si nos detenemos a disfrutar de los parajes que nos ofrecen.

Itinerario Norte

En los más de 200 kilómetros de longitud de este paraje podemos hallar las Islas Medas, uno de los fondos más apreciados por los amantes del submarinismo y el esnorquel, o Cadaqués, el pueblo que enamoró a Salvador Dalí y que alberga su casa-museo.

Comenzamos el itinerario hacia el norte alquilando un precioso y completo catamarán en el que todos los tripulantes se puedan sentir cómodos. Sin duda este es un viaje ideal para hacerlo en familia, acompañados incluso por niños pequeños que seguro que disfrutarán de lo lindo tanto en las travesías como en las visitas a tierra.

Nuestro punto de partida es en el puerto de **L'Estartit**, una villa costera que pertenece a la localidad gerundense de Torroella de Montgrí. Esta dársena premium



La Costa Brava, y en especial el Estartit, destacan por sus playas y calas tranquilas donde disfrutar de un paisaje incomparable.

Empuriabrava
Castelló d'Empúries

COSTA BRAVA

Like it, love it, live it

empuriabrava.com



25 km de canales navegables

5.000 amarres

Una de la bahías más bellas del mundo





Lloret de Mar cuenta con bonitas playas como la de Fenals, Sa Boadella, Santa Cristina o Canyelles.

En tierra podemos disfrutar del delicioso y típico **suquet de pescado**, plato estrella de la **gastronomía** de la **Costa Brava**.

ha sido ampliada recientemente y cuenta además con muelles destinados a grandes yates.

Una vez hemos embarcado en nuestro catamarán, nos dirigimos a **Cala Montgó**, uno de las más grandes de la costa del Montgrí, característica por lo virgen y abrupto de sus parajes. Podemos aprovechar para hacer paradas en las numerosas calas que la salpican y a las que es muy complicado el acceso a pie: **cala Ferriol**, **cala Pedrosa** o **Cala Calella** son algunas de las que no debemos dejar de visitar. Una vez en Cala Montgó, en la que podremos disfrutar de algunos de los apetitosos guisos marineros de la zona, podemos lanzarnos a conquistar la Torre Montgó, una torre de defensa datada a finales del siglo XVI que servía de protección para los pescadores de L'Escala y que ofrece vistas panorámicas.

La siguiente parada está llena de sorpresas. Se trata de **Cala Montjoi**. Esta pequeña y tranquila cala ubicada en el parque natural Cap de Creus es donde se encuentra el mundialmente conocido restaurante El Bulli, que cerró sus puertas hace unos años para reconvertirse en el Bulli Foundation, un centro de I+D+i gastronómi-



Las Medas es un pequeño archipiélago compuesto por siete islas e islotes. Es una zona protegida y una de las reservas marítimas más importantes del Mediterráneo.



Roses y las Islas Medas

Ya de vuelta hacia L'Estartit, otra parada obligatoria es Roses. En ella encontraremos el centro neurálgico del turismo de la zona. Eso la ha dotado de una gran cantidad de servicios y equipamientos destinados al confort del turista. Podemos amarrar el catamarán, o el tipo de barco de alquiler que hayamos escogido, en su puerto deportivo y disfrutar, por qué no, del delicioso y típico suquet de pescado, plato estrella de la gastronomía local, acompañado por supuesto de cualquier vino de los múltiples que tiene la D.O. Empordà.

Por último, y quizás este es el mejor orden de visita por la Costa Brava porque tendremos más tiempo para disfrutar de ellas, hay que navegar por las Islas Medas. Se trata de un archipiélago compuesto por siete islas e islotes. Es una zona protegida y una de las reservas marítimas más importantes del Mediterráneo.

Respetando siempre las indicaciones y restricciones por la protección del lugar, disfrutaremos del una experiencia de submarinismo sin igual. Dada su cercanía con la desembocadura del río Ter, numerosos investigadores se acercan todos los años para estudiar sus características de fauna y flora subacuática.

Guarantee your place in a renovated port, safer, more efficient and with more services



CLUB NÀUTIC ESTARTIT

LAND - ENJOY - DISCOVER

check our website: www.cnestartit.com



La bahía de Roses, entre el Cap de Creus y el Massís del Montgrí, es considerada por la UNESCO, desde el 2011, una de las Bahías Más Bellas del Mundo.

ca que revoluciona la cocina internacional. Arte y lujo para los paladares. Por supuesto la zona por su riqueza ecológica, bien merece una visita.

Y de un lugar que ha puesto a la Costa Brava en el panorama internacional del lujo, a otro que la situó en el mundo del arte: **Cadaqués**. Entre sus estrechas y empinadas callejuelas reviviremos el encanto de un pueblo pintoresco y auténtico que enamoraron a Salvador Dalí, quien trasladó su residencia hasta aquí. De hecho, su casa-museo puede visitarse aunque, por la elevadísima demanda, es muy aconsejable reservar las entradas con antelación. Desde Cala Montjoi a este pequeño pueblo marinero, hay un sinfín de calas de corte abrupto y salvaje en las que fondear para bañarse en sus transparentes aguas.

La deliciosa combinación de playa y montaña alcanza su máximo exponente en **El Port de la Selva**. Se trata de una bahía redonda con unas impresionantes vistas a la sierra de Rodes, donde se encuentra el conjunto monumental medieval formado por el monasterio benedictino del siglo X de Sant Pere de Rodes, el poblado de Santa Creu y el castillo de Verdera. Si no queremos alejarnos de la costa , podemos pasear hasta el faro al que se puede acceder desde el pueblo por un camino de ronda que sigue el perfil de la bahía.

Itinerario Sur

Durante el primer trayecto de esta ruta pasaremos por algunas de las calas más bellas de la Costa Brava: **Begur** y **Calella**. Lo escarpado de su geografía, el agua transparente y los bosques de pinos que las rodean hacen de esta parte una de las más atractivas de la zona. Nuestro punto de referencia en el primer día es **Palamós**, una localidad que se ha convertido en un punto turístico de primer nivel y que cuenta con un amplio abanico de oferta hostelera y de ocio alrededor de su paseo marítimo.

De vuelta hacia el norte

Antes de regresar al punto de partida, hacemos parada en **Platja D'Aro**. La gran afluencia de turismo no está reñida con la oferta destinada al viajero familiar. Aunque eso sí, el navegante encontrará una gran vida nocturna en la zona con discotecas, pubs, bares y restaurantes.

Para finalizar, y antes de llegar a L'Estartit, **Llafranc** nos espera. Sobre todo vale la pena una visita al faro de Sant Sebastià, erguido sobre la montaña que hay tras la marina que hay en el pueblo. Junto al faro hay una ermita y una hospedería del siglo XVIII que actualmente es hotel y restaurante además de un magnífico mirador.





Palamós se ha convertido en un punto turístico de primer nivel, y cuenta con un amplio abanico de oferta hostelera y de ocio alrededor de su paseo marítimo.

En Palamós podemos disfrutar de la playa principal, de arena o de espectaculares calas como Cala Margarida, de piedras y aguas profundas rodeada de pequeñas casetas de pescadores.

Si seguimos descendiendo a bordo de nuestro catamarán, llegamos a **Sant Feliu de Guíxols**, una localidad que sigue manteniendo su esencia de villa marinera pese a su crecimiento como polo de atracción turística. Como curiosidad, se dice que aquí fue desde donde el periodista y político Ferran Agulló acuñó el tér-







Sant Feliu de Guíxols sigue manteniendo su esencia de villa marinera pese a su crecimiento como polo de atracción turística.

Se dice que desde **Sant Feliu**, el periodista y político **Ferran Agulló** (1863-1933) acuñó el término de **Costa Brava** al vislumbrar el panorama desde la **ermita de Sant Elm**.

mino de Costa Brava al vislumbrar el panorama desde la ermita de Sant Elm, que se encuentra sobre un acantilado de 99 metros sobre el nivel del mar.

El siguiente lugar con encanto que debemos visitar es **Blanes**, el primer pueblo de la Costa Brava desde el sur, por lo que se le conoce como el Portal de la Costa Brava. Disfrutar de sus encantos de una forma tranquila, puesto que no ha llegado a la popularidad de su vecina Lloret de Mar, es muy gratificante. Como punto de interés, está la visita al jardín botánico Marimurta, de unas 16 hectáreas de superficie, creado por el empresario alemán Carl Faust y que reúne cerca de 3.000 especies botánicas de todo el mundo lo que lo convierte en el botánico más importante del Mediterráneo.✻

www.topsailingcharter.com

CLUB NÀUTIC
L'ESCALA

¡Club Nàutic L'Escala, tu Puerto en la Costa Brava!



FORFAIT DE TEMPORADA 2018

Amarre y todos los servicios portuarios desde el 1 de mayo hasta el 30 de septiembre.

Consulta los servicios, las tarifes y las condiciones especiales en:

T. +34 972 770 016
club@nauticescala.com
www.nauticescala.com

CONDICIONES ESPECIALES:
- Un mes de estancia adicional gratuito.
- 5% de descuento en el servicio "Pack Invierno" en Escar L'Escala SL.
- 10% de descuento para embarcaciones inferiores a 7 m. de eslora.
- Condiciones especiales para catamaranes.

Incluye una ruta guiada en vela ligera y alquiler de un cayac doble (2 horas /2 personas) en la Escuela de Vela del Club.

TSCH GROUP
topsailingcharter.com

ALQUILER DE EMBARCACIONES EN LA
COSTA BRAVA

TS CH

Sun Odyssey 349 (2018)



Bavaria 38



Bavaria 41



Bavaria 46



Hanse 54



Lagoon 440



Prestige 32



Montecarlo MC5



Infórmate en www.topsailingcharter.com o llama al +34 972 75 92 90

Puertos deportivos de la COSTA BRAVA

Club Vela Blanes
Esplanada del Port, s/n
17300 Blanes (La Selva)
Tel. (+34) 972 330 552
club@cvblanes.cat
www.cvblanes.cat
Calado: 2,5 m / Amarres: 320
Coordenadas: 41º 40' N - 02º 47' E

Club Nàutic Cala Canyelles
Cala Canyelles
17310 Lloret de Mar (La Selva)
Tel. (+34) 972 368 818
club@cncanyelles.com
www.cncanyelles.com
Calado: 1-4 m / Amarres: 134
Coordenadas: 41º 42' N - 02º 52' E

Club Nàutic Sant Feliu de Guíxols
Escullera del Port, s/n
17220 Sant Feliu de Guíxols
(El Baix Empordà)
Tel. (+34) 972 321 700
info@cnsfg.cat
http://cnsfg.cat/es/
Calado: 10-12 m / Amarres: 430
Coordenadas: 41º 46' N - 03º 01' E

Club Nàutic Port d'Aro
C. del Nàutic, 8
17250 Platja d'Aro (Castell-Platja d'Aro)
(El Baix Empordà)
Tel. (+34) 972 818 929
info@clubnauticportdaro.cat
www.clubnauticportdaro.cat
Amarres: 822
Coordenadas: 41º 48' N - 03º 03' E

Club Nàutic Costa Brava - Vela Palamós
Ctra. Club Nàutic, s/n
17230 Palamós (El Baix Empordà)
Tel. (+34) 972 314 324
cncb@cncostabrava.com
www.cncostabrava.com
Amarres: 252
Coordenadas: 41º 50' N - 03º 07' E

Port Esportiu Marina Palamós
Salvador Albert i Pey, s/n
17230 Palamós (El Baix Empordà)
Tel. (+34) 972 601 000
info@marinapalamos.com
www.marinapalamos.com
Calado: 3,5 a 4 m / Amarres: 862
Coordenadas: 41º 50' N - 03º 08' E

Club Nàutic Llafranc
Zona Port, s/n
17211 Llafranc (Palafrugell) (Baix Empordà)
Tel. (+34) 972 300 754
info@nauticllafranc.net
www.nauticllafranc.net
Calado: 2-5 m / Amarres: 140
Coordenadas: 41º 53' N - 03º 11' E

Club Nàutic Aiguablava
Platja Fornells, s/n
17255 Begur (El Baix Empordà)
Tel. (+34) 972 623 161
cnaiguablava@arrakis.es
www.clubnauticaiguablava.com
Calado: 1,5 m / Amarres: 61
Coordenadas: 41º 56' N - 03º 13' E

Club Nàutic Estartit
Pg. Marítim, s/n
17258 L'Estartit (Torroella de Montgrí)
(El Baix Empordà)
Tel. (+34) 972 751 402
info@cnestartit.es
www.cnestartit.com
Calado: 3 – 5,5 m / Amarres: 643
Coordenadas: 42º 03' N - 03º 12' E

Club Nàutic L'Escala
Port la Clota, s/n
17130 L'Escala (L'Alt Empordà)
Tel. (+34) 972 770 016
club@nauticescala.com
www.nauticescala.com
Calado: 2-5 m / Amarres: 957
Coordenadas: 42º 07' N - 03º 08' E

Club Nàutic Sant Pere Pescador
Ctra. de l'Armentera, s/n
17470 Sant Pere Pescador (L'Alt Empordà)
Tel: (+34) 972 520 717
info@clubnauticsantpere.com
www.clubnauticsantpere.com
Amarres: 150
Coordenadas: 42º 18' N - 03º 08' E

Marina Empuriabrava
Edifici Club Nàutic, s/n
17487 Empuriabrava (Castelló d'Empúries)
(L'Alt Empordà)
Tel. (+34) 972 451 239
info@empuriaport.com
www.marinaempuriabrava.com
Calado: 2 m
Amarres: 5.000 (transeúntes 700)
Coordenadas: 42° 14' N - 03° 08' E

Canales de Santa Margarida
Av. de Santa Margarida, 74
17480 Roses (L'Alt Empordà)
Tel. (+34) 972 257 700
Calado: 1,5-2,5 m / Amarres: 1.598
Coordenadas: 42º 15' N - 03º 07' E

Port Esportiu de Roses
C. dels Pescadors, 21
17480 Roses (L'Alt Empordà)
Tel. (+34) 972 154 412
info@portroses.com
www.portroses.com
Calado: 3,5-9 m
Amarres: 483 (transeúntes 110)
Coordenadas: 42º 15' N - 03º 10' E

Club Nàutic Port de la Selva
Lloia, s/n
17489 El Port de la Selva (L'Alt Empordà)
Tel. (+34) 972 387 000
nautic@cnps.cat
www.cnps.cat
Amarres: 328
Coordenadas: 42º 20' N – 03º 11' E

Club Nàutic Llançà
Port de Llançà. Moll Jordi Canal
17490 Llançà (L'Alt Empordà)
Tel. (+34) 972 380 710
club@cnllanca.cat
www.cnllanca.cat
Calado: 2,5-5 m / Amarres: 497
Coordenadas: 42º 22' N - 03º 09' E

Club Nàutic Sant Miquel de Colera
Pg. del Port, s/n
17496 Colera (L'Alt Empordà)
Tel: (+34) 972 389 095
clubnautic.colera@gmail.com
Calado: 2-5 m / Amarres: 150
Coordenadas: 42º 24' N - 03º 09' E

Port de Portbou
Pg. de la Sardana, 11, 2n
17497 Portbou (L'Alt Empordà)
Tel. (+34) 972 390 712
info@portdeportbou.cat
www.portdeportbou.cat
Calado: 8-10 m / Amarres: 297
Coordenadas: 42º 25' N - 03º 10' E


Tradición y vocación a su servicio
60 Aniversario del Club
Sede de la regata
más antigua
de Cataluña
47 Regata Guíxols Medas
1958 · 2018
CNSFG
Club Nàutic Sant Feliu de Guixols
◆ Amarres de 6 a 80 m
◆ Escuela de vela
◆ Alquiler de barcos
◆ Kayak
◆ Paddle surf
◆ Bicicletas...
Escullera del Port
17220 Sant Feliu de Guixols
Girona (Spain)
Tel. 972 321 700
info@cnsfg.cat
www.cnsfg.cat


GIRBAU
boats
G 27
Cerdanya, 12 - 14 · 17486 Castelló d'Empúries (Girona) · Tel. (+34) 972 158 192 · infogirbauboats.com · www.girbauboats.com

Club Nàutic Estartit

Un puerto totalmente renovado



El Club Nàutic Estartit, situado en el maravilloso entorno de la Costa Brava, en pleno Parque Natural del Montgrí, da un salto de calidad con ambiciosas reformas en su puerto.

El Club Nàutic Estartit tiene un instalaciones totalmente renovadas, con licencia hasta el año 2044 para alquilar o comprar un amarre. Cuenta con equipamientos y servicios muy completos, con 78.000 m^2 de instalaciones al servicio del cliente, incluyendo aparcamiento, travelift, estación de carburante, vigilancia 24 horas y recogida de residuos, entre otros.

Este Club aporta experiencias inolvidables para cualquier amante de la navegación. Se trata de una institución con historia que ofrece a sus socios gran cantidad de actividades deportivas, sociales y culturales.

Entre sus regatas hay que destacar la II Vela Clàssica Costa Brava, que forma parte del Campionat de Catalunya, y que comenzará el 15 de junio, prolongándose hasta el día 17. También ha brillado con luz propia la nueva Regata Interclubs Costa Brava, que se celebró el 31 de marzo y 1 de abril, coincidiendo con la Regata de Pascua.

Otro de sus atractivos es su privilegiado entorno en el corazón de la Costa Brava, entre playas y calas paradisíacas y en pleno Parque Natural del Montgrí, las Illes Medes y el Baix Ter.

Un puerto renovado

El club está experimentado una gran remodelación y ampliando sus amarres a la venta. En esta primavera concluye la fase 2 del proceso.

Las obras tienen diferentes objetivos como la adaptación al cambio climático, reducir el impacto de la actividad portuaria sobre el medio natural, lograr la plena satisfacción de los usuarios, incrementar la seguridad y la salud laboral de usuarios y trabajadores, mejorar la integración entre el puerto y la ciudad y la eficiencia energética de las instalaciones.✻

CLUB NÀUTIC ESTARTIT

Passeig Marítim, s/n
17258 L'Estartit, Girona (Costa Brava)
Tel. 972 75 14 02
info@cnestartit.es
www.cnestartit.com
Latitud: 42º 3' 0'' N
Longitud: 03º 12' 4'' E
Amarres: 643
Calado: 3 – 5,5 m
Eslora máxima: 45 m

OUR TECHNOLOGY, YOUR EMOTION

Sacs Spain presente en

35th edition
Boat Show Palma

Con nuevos modelos 2018

Sacs Strider 13 y Sacs Sport 900

DISPONIBLES PARA ENTREGA INMEDIATA



REBEL 47

THE MAXI RIB REVOLUTION, THE BEST OF RIB MEETS THE BEST OF CRUISER

A clever aesthetics lines hides a combative soul. Maxi tender of the last generation, **Sacs Rebel 47** guarantees the **safety and dynamic qualities** of the **inflatable boat** with the **design and the typical spaces of the boat**.

IMPORTADOR
PARA ESPAÑA

sacs
WWW.SACSMARINE.IT

Helimotor
Since 1971

Sector Aeroclub, 1
17487 Empuriabrava | Girona
Tel.: 972 451 211 | Fax: 972 452 103
www.helimotor.com | info@helimotor.com
www.sacs-spain.com | info@sacs-spain.com

Marina de Empuriabrava

La más grande de Europa

La de Empuriabrava está considerada como la mayor marina residencial de Europa. Cuenta con 23 kilómetros de canales de agua salada, más de 5.000 amarres y más de 14.000 viviendas entre casas unifamiliares, pisos y apartamentos turísticos.



El año pasado se cumplieron 50 años desde su nacimiento y nadie duda de que la Marina de Empuriabrava goza de excelente salud. Cuenta con 23 kilómetros de canales de agua salada, más de 5.000 amarres y más de 14.000 viviendas entre casas unifamiliares, pisos y apartamentos turísticos.

La urbanización residencial se construyó al norte de la desembocadura del río Muga. 437 hectáreas en una preciosa localización, en el parque natural de los Aiguamolls de l'Empordà, cerca de un entorno natural que incluye Cap de Creus, Illes Medes y la Bahía de Roses, una de las más bellas del mundo, sin duda es una zona privilegiada para anclar y pasar el día en el mar. A finales de los años sesenta impactaban las imágenes de gente viviendo en una casa con vistas al mar, en la línea de ciudades tan populares como Venecia o Miami. Estas estampas enseguida atrajeron a muchos extranjeros a sus calles.

La marina de Empuriabrava destaca, además, por ofrecer una gran variedad de actividades deportivas relacionadas con la náutica a través de sus canales. Dispone de 5.000 amarres, de los cuales 700 están destinados a visitantes con embarcaciones de hasta 26 metros de eslora.

La marina es una de las más seguras del mundo, al ser interior y no tener mareas, por lo que resulta muy cómodo amarrar la embarcación. Destaca por su gran capacidad y equipamiento, permitiendo llegar a ella ya sea en barco, coche o incluso en avión. Al visitante o residente no le faltará de nada. Por algo se la ha llamado "la Florida de Europa". Entre sus atractivos no debe olvidarse su excelente gastronomía, así como su cercanía con Barcelona y la frontera francesa.❇

MARINA D'EMPURIABRAVA

Edifici Club Nàutic, s/n
17487 Empuriabrava, Girona (Costa Brava)
Tel. 972 45 12 39
info@empuriaport.com
www.marinaempuriabrava.com
Latitud y longitud:
E3°7'51.53" - N42°15'1.8"
Amarres: 5.000
Amarres en alquiler: 700
Eslora máxima: 26 m
Calado máximo dársena: 2 m

COBALT BOATS







MOTONAUTICA LLONCH

www.motonauticallonch.com

Empuriabrava +34 972 452 161 · Cadaqués +34 972 25 83 53 · Castelldefels +34 936 365 259 · Estepona +34 952 882 546



Marina Palamós, respeto por el medio ambiente

Ubicada en un entorno natural de gran belleza, que dispone de una climatología excelente para la práctica de la náutica deportiva, Marina Palamós es una gran opción para los navegantes y sus barcos. Resulta apropiada tanto en estancias prolongadas como para escalas entre el sur de Francia e Italia, con destinos en la Costa Brava, sur de la península o las Islas Baleares. El Puerto Marina Palamós tiene como objetivo potenciar y facilitar la práctica de la náutica deportiva respetando el medio natural en que ésta se desarrolla. Su inauguración en 1992 aportó a la región una infraestructura portuaria amplia y moderna que ha permitido potenciar la práctica de la náutica deportiva mediante una variada oferta de actividades. Dispone de 862 amarres para embarcaciones de 7 a 30 metros de eslora, estacionamiento para vehículos, marina seca, varadero, sistemas de elevación, estación de carburantes, pañoles, vestuarios, zona Wi-Fi y base para la náutica remolcable. La marina también ofrece restaurante, bar, centro de buceo, taxis, taller mecánico, tienda náutica, alquiler de barcos y coches, compra y venta de embarcaciones y escuela náutica. ***www.marinapalamos.com***

Club Náutic L'Escala, medio siglo haciendo club (1968 – 2018)

Este año el Club Náutic L'Escala celebra el 50 aniversario de su fundación, un 24 de mayo de 1968 en el que un "grupo de amigos", tal y como lo definen Pere Solés y Abel Palau, dos socios fundadores, se asociaron para dar nombre al que hoy es el Club Nàutic L'Escala. Desde entonces han pasado muchas cosas: modernización de las instalaciones, acontecimientos deportivos, y, sobre todo, vivencias y experiencias personales en torno a la navegación, lo cual ha sido la razón de ser del Club durante todos estos años.

Para conmemorar este hecho, se han organizado varios actos de carácter social y deportivo para disfrutar del Club, de su entorno y especialmente de las instalaciones que han contribuido a facilitar el acceso al mar y a los deportes náuticos en L'Escala durante 50 años. Toda la información relacionada con el 50 aniversario del Club se puede consultar en: ***www.nauticescala.com/blog***



CN Sant Feliu, tradición y belleza (1958 – 2018)

El Club Nàutic Sant Feliu de Guíxols nace en 1958 conducido por aficionados a la mar de la ciudad y de otros puntos de Cataluña. Por su situación, la masa social muy pronto adquiere un carácter internacional, con la incorporación de miembros de más allá de nuestras fronteras. En enero de 1962 se consigue una concesión de 68 metros cuadrados que permite la instalación de unas precarias pasarelas. En 1970, gracias a un espacio de 5.525 metros cuadrados, se puede iniciar la escuela de vela, adquirir las grúas y expandir los puntos de amarre, culminando en el año 1973, con la inauguración del primer edificio social. Pese a ello, el Club sólo podía funcionar de mayo a septiembre. No es hasta principios del Siglo XXI, concretamente en el año 2003, que las instalaciones se convierten en permanentes, iniciando así una nueva etapa que recoge casi 60 años de esfuerzo.



Actualmente, el puerto deportivo cuenta con amarres disponibles para barcos desde los 6 hasta los 80 metros. Los amantes de la navegación podrán mejorar sus habilidades en la Escuela de Vela del club, alquilar barcos o disfrutar de actividades como kayak, paddle surf o bicicletas. El Club también se enorgullece de organizar la 47 Regata Guíxols Medas, que es la más antigua de Cataluña. ***http://cnsfg.cat/es/***

MARLIN BOAT



MARLIN, navegación insuperable y amplios espacios
¿ Porqué conformarte con menos ?

RIO IBERICA S.A. Sector Aeroclub 36 - 17487 Empuriabrava - Girona - Tel. +34 972 45 03 54 - rio@rioiberica.com - www.nautica-rio.com

RIO BY SCARANI SINCE 1962 · SCARANI BOATDESIGNERS SINCE 1962 · MARLIN BOAT

Ewincher,
Manivela eléctrica para winches



Ewincher es una manivela para winche con asistencia eléctrica, con la cual la maniobra se vuelve fácil, fabricada en Bormes-les-Mimosas, Francia. Todas sus funciones están diseñadas para adaptarse perfectamente a la práctica de la navegación. Sin esfuerzo, se gana potencia, velocidad, manteniéndonos en una posición ideal. Gracias a su gran potencia y su velocidad ajustable, permite realizar todas las maniobras: izar, virar, trimar las velas, enrollar el génova o incluso subir un tripulante al mástil.



Con tres modos de operación, Ewincher se convierte en el tripulante estrella en todas las maniobras. En modo **asistido**, Ewincher trabaja en velocidad 1 o 2 del winche; en modo **manual**, funciona como una manivela de winche clásica; y en **dos modos combinados**, eléctrico y manual, realiza una velocidad de cazado excepcional.

Sumergible, ligera y con bloqueo al winche, es también es muy ergonómica: ajusta sus controles con las yemas de los dedos. Su tamaño estándar (distancia al centro de 250 mm) le permite adaptarse a todos los planos de cubierta y la convierte en una verdadera solución lista para usar. Con un peso de sólo 2,2 kg, es fácil de manejar incluso con el barco escorado y su certificación IXP6 la protege de las olas en todas las condiciones.

Para evitar cualquier riesgo de lesión o rotura en el barco, Ewincher se puede configurar a través de una aplicación Bluetooth para establecer el par de fuerza máximo a ejercer. Ewincher está equipada con una batería y un motor de alto rendimiento, lo que le permite disfrutar del placer de navegar todo el día, cargador, convertidor, bolsa de manivela y caja de almacenamiento.

Ewincher fue finalista en los Nautic Innovation Awards 2017, celebrados en el pasado *Salón Náutico de París. "Mi objetivo es desarrollar y comercializar una gama de productos tecnológicos innovadores que faciliten la navegación sin transformarla, para mantener intactas las sensaciones y el placer"*, ha comentado Bruno Rabu, creador de Ewincher.

www.ewincher.com



Protege el interior de tu barco de la humedad



Evitar los daños producidos por el exceso de humedad ambiental en el interior de una embarcación es uno de los factores clave a tener en cuenta al comienzo de le época de navegación. Desde hace más de 30 años Humydry ofrece las soluciones más seguras del mercado para prevenir los problemas generados por la humedad en el interior de embarcaciones. Productos que absorben el exceso de humedad del ambiente de forma constante y almacenan en su interior el líquido resultante. Los productos Humydry incorporan elementos que los hacen más cómodos, efectivos y seguros en lugares en movimiento en los que hay riesgo de derrames o vuelcos, como en el interior de embarcaciones.

Humydry ofrece productos especialmente diseñados para ser utilizados en barcos.

- **HUMYDRY Premium 450g:** incorpora un sistema anti-derrame que en caso de vuelco evita la fuga del líquido almacenado en el interior. También tiene un sistema de cierre que evita que el producto pueda desmontarse de forma accidental. Es un producto recargable.
- **HUMYDRY Percha 450g:** tiene un gancho que nos permite colgarlo en cualquier lugar. El líquido que se genera por la absorción del exceso de humedad queda retenido en una bolsa que evita pérdidas y fugas.
- **HUMYDRY Mobil 75g:** su formato plano lo convierte en el producto ideal para evitar el exceso de humedad en tambuchos y cajones. La bolsa que absorbe la humedad retiene en su interior el líquido, evitando cualquier tipo de derrame.

Con los productos HUMYDRY podrás disfrutar de tu barco sin preocuparte por los problemas de humedad. Puedes encontrar todos sus productos en grandes superficies, droguerías y en la tienda ***online www.humydry.es***



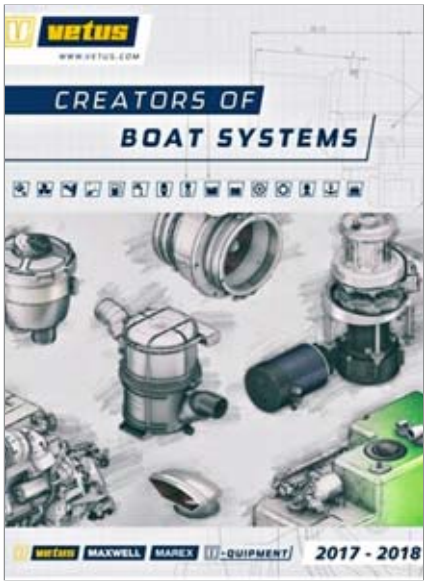
Salt Flag Jacket de Helly Hansen



El estilo de vida marino es algo que los noruegos conocen muy bien. Como homenaje a su herencia, Helly Hansen ofrece la chaqueta HH Salt FlagJacket para hombre y mujer, fabricada con Tecnología HellyTech® para un uso versátil en el agua. Diseñada con la franja clásica de la bandera de Helly Hansen, la cual proviene de las chaquetas HH usadas por la primera entrada noruega en la Whitbread del *BergeViking*, está fabricada con el robusto tejido 2 capas que mantiene seco y caliente. Cuenta con todas las características adecuadas para la navegación, como un cuello alto de protección y puños sellados para una mayor funcionalidad y sin olvidar el estilo.
www.hellyhansen.com

VETUS presenta su nuevo catálogo

El nuevo catálogo de VETUS para 2017 y 2018 tiene más páginas que nunca (386), más de 4.000 artículos y muchas novedades, entre las que pueden enumerarse: una nueva línea de motores Common-rail, nueva serie de grupos electrógenos, hélice de proa retráctil, nuevos calentadores de agua, etcétera.
Todo el catálogo pueden visualizarse en la página web, así como las tarifas correspondientes. Para pedir un ejemplar gratuito del catálogo por correo hay que escribir a vetus@vetus.es
Durante más de 50 años VETUS se ha consolidado como una de las empresas de referencia en lo referente a productos innovadores para náutica de recreo y pequeñas embarcaciones profesionales. *www.vetus.com*





METROMAR evoluciona sin perder su esencia

FIATC Seguros, entidad que ya contaba con una amplia experiencia en embarcaciones de recreo, toma el relevo de Metrópolis y relanza Metromar. El nuevo seguro náutico Metromar surge de combinar los seguros de ambas compañías y presenta tres grandes puntos fuertes:
• Amplitud y flexibilidad de coberturas para poder adaptar el seguro a la embarcación y programa de navegación del cliente. Entre ellas destaca la reducción de un 25% anual de la franquicia si no existen partes.
• Uno de los precios más competitivos del mercado, con la posibilidad de obtener hasta un 20% de devolución del importe del seguro en el momento de su renovación si no se presentan partes durante el año.
• El servicio de un equipo especializado en seguros náuticos, con una Unidad Náutica formada por profesionales especializados muy familiarizados con las necesidades específicas del propietario de embarcaciones y las peculiaridades del sector náutico.
Este nuevo seguro sitúa a FIATC en el grupo de entidades líderes en seguros de embarcaciones de recreo y se encuentra disponible en *www.metromar.es* o llamando al 900 100 390.

Lo último de la Nanotecnología para náutica

En Econano cuentan con una amplia gama de productos que ofrecen una máxima protección nanotecnológica para todas las superficies de una embarcación. Son productos que repelen cualquier agente externo que dañe un material, dándole una protección hidrófoba, oleófuga, fungicida y contra la acción del Sol. Ofrecen una protección sobre todo tipo de superficies: textiles, metales, madera, fibra de vidrio, plásticos, piedra, conexiones eléctricas, etc. Productos sin siliconas, ecológicos, respetuosos tanto con la embarcación como con el medioambiente. Poseen productos que contienen nanopartículas, las cuales ofrecen una eficiencia no igualable con productos químicos, ya que protegen desde dentro del material sin alterar la superficie ni dañar la embarcación. El objetivo de sus productos es el ahorro de tiempo y dinero en la limpieza y el mantenimiento.
www.econanosolutions.com



Más información en tu concesionario Yamaha oficial.

YAMALUBE

anen

#EMBÁRCATE

PONTE A LA ALTURA

REMOTORÍZATE



*SOBREVALORAMOS TU VIEJO MOTOR EN HASTA 3.379,20€**
POR LA COMPRA DE UN NUEVO MOTOR YAMAHA
DE ÚLTIMA GENERACIÓN.

CONSULTA CONDICIONES ESPECIALES
DE FINANCIACIÓN EN TU CONCESIONARIO
OFICIAL YAMAHA HABITUAL.

MODELOS QUE ENTRAN EN LA PROMOCIÓN
F30 / F40 / F50 / F60 / F70 / F80 / F100 / F115 / F150

**La sobrevaloración está calculada sobre el motor FL150GETX.*

YAMAHA
Revs Your Heart
www.yamaha-motor.es





North Sails completa su evolución hacia la tecnología 3Di

El comienzo de 2018 marca un hito en la historia de North Sails. La velería líder mundial completa un ciclo de diez años de transformación desde su tecnología de 3DL, velas laminadas en 3D, a estructuras de composite moldeadas 3Di. Las plantas de la firma en Minden (Estados Unidos) y Sri Lanka ya sólo fabrican 3Di, la vela de mayor éxito de la historia.

Con la aparición del 3Di, la compañía fue abandonando la producción de velas laminadas a favor de estructuras 3D de composite con filamento esparcido y preimpregnadas. Las velas 3Di proporcionan propiedades de conservación de la forma y de durabilidad muy superiores a cualquier otra vela de construcción laminada. La introducción el pasado año de las 3Di NORDAC para crucero y 3Di RAW 760S para regata supuso la aplicación del 3Di a barcos de menor eslora y su consiguiente popularización. La gama North Sails 3Di incluye las líneas 3Di RAW, 3Di Endurance, 3Di NORDAC y 3Di Downwind.

Actualmente, North Sails cuenta con líneas de preimpregnado idénticas en las plantas de Minden (Estados Unidos) y Sri Lanka. La planta 3D Minden es el centro de referencia para investigación de materiales, ingeniería y fabricación de productos tridimensionales, exclusivos de North Sails. Por su parte, Sri Lanka Manufacturing cuenta con instalaciones de última generación que ocupan a cerca de 1.200 personas distribuidas en ocho edificios. Ambos centros de producción envían las velas 3Di a todo el mundo.

www.northsails.com

Interceptores Humphree en la Cranchi T 36 CROSSOVER



El astillero Cranchi, socio de Humphree desde 2008, continúa lanzando nuevos grandes barcos. Cranchi, fundada en 1870, solo utiliza productos premium para sus líneas de barcos y yates que se extienden de 24 a 60 pies. Como en otros modelos más grandes de su flota, el último diseño, el T36 Crossover contará con interceptores Humphree como equipación estándar. El T36 está equipado con el X450, un interceptor de alto rendimiento de 450 mm de ancho con una carrera de 50 mm.

"Usamos interceptores Humphree en nuestros barcos ya que es la combinación perfecta para nuestros barcos de alta calidad. El mejor sistema automático de corte y estabilización para los mejores barcos", **comenta Guido Cranchi, vicepresidente del famoso astillero.**

www.humphree.com - www.cranchi.com



BAVARIA C45

INGENIERÍA ALEMANA CON DISEÑO ITALIANO

Siente la **"C"**, Calidad y Comodidad. Foque autovirante, gran plataforma de baño, barbacoa y garaje para la auxiliar... todo esto y mucho más es posible en la nueva gama **"C" de BAVARIA YACHTS**. En los nuevos **C45, C50, C57** y el mayor construido **C65** hay multitud de variantes de distribución interior disponibles. Y no sólo eso, además tres versiones; Holiday, para los que quieren disfrutar del mar y del sol; Style, para los armadores orgullosos de su barco y Ambition para los más deportivos.

Venga a conocer los nuevos veleros de BAVARIA YACHTS en el Salón Náutico de Palma 2018.
Venga a ver el nuevo C65, el nuevo buque insignia de BAVARAIA YACHTS y único disponible para esta temporada.

Boat Show Palma

35th PALMA INTERNATIONAL BOAT SHOW

BAVARIA YACHTS

CLIPPER MARINE - SPAIN

www.clippermarinespain.com

CLIPPER MARINE MALLORCA	+34 971 536 555	palma@clippermarinespain.com
CLIPPER MARINE VALENCIA	+34 963 290 405	valencia@clippermarinespain.com
CLIPPER MARINE REINO UNIDO	+44 (0)1489 550 583	sales@clippermarine.co.uk
STAY NAUTICA BARCELONA	+34 935 402 825	info@staynautica.com
STAY NAUTICA SITGES	+34 936 644 390	portginesta@staynautica.com
ALAIRO MADRID	+34 916 592 817	info@alairo.com
NAUTTER CADIZ	+34 956 54 11 19	info@nautter.com

EasyPort, la app náutica más completa



Se trata de la guía gratuita de servicios para navegantes más completa del litoral español.

Un grupo de amantes del mar y la navegación, liderados por el patrón catalán Josep Fabra, lanzó el año pasado la aplicación para móviles EasyPort, una completa guía náutica. Con actualizaciones permanentes, EasyPort permite al navegante conocer todo aquello que necesita saber para navegar. Desde el acceso a capitanía del puerto, hasta dónde se encuentran los servicios técnicos oficiales y autorizados de reparación más cercanos a su amarre, pasando por la meteorología prevista en las próximas horas. EasyPort, que incluye información de más de 7.000 kilómetros de costa del litoral español, supuso más de dos años de trabajo de su equipo fundador. La app, disponible tanto para Android como para iPhone, consta de una parte offline que funciona independientemente de la cobertura y permite acceso constante y rápido a la información más relevante en materia de seguridad en la navegación. *"Hemos tratado de plasmar nuestra pasión por el mar en cada detalle de la app"*, señala Josep Fabra.

La app también permite incorporar comentarios y dar puntuaciones a los comercios reflejados en la misma. Incluye información geolocalizada de todos los servicios cercanos al puerto en un radio de 25 kilómetros, como opciones de ocio y hostelería. Desde su lanzamiento ha cosechado un gran éxito de descargas que la convierten en la guía de referencia del sector náutico en España. Sus usuarios destacan lo útil que resulta cuando llegan a un sitio nuevo para conocer las novedades de cada puerto, así como lo sencilla e intuitiva que es en su uso.

EasyPort se actualiza periódicamente y de forma gratuita, para reflejar los últimos datos y mantener siempre su información con la máxima vigencia.

easyport.es





GRATIS C-MAP® CARTA VALORADA EN HASTA 199 €*

*Según términos y condiciones

www.bandg.com/freechart

Vulcan

Plotters

Diseñados para la navegación a vela tanto por la costa como en regatas.

Vulcan es un plotter de excelente relación calidad-precio diseñado especialmente para la navegación costera y las regatas de club. Fácil de usar, intuitivo y con una pantalla multitáctil, incluye funciones específicas para vela desarrolladas por B&G como Sailsteer y RacePanel. Vulcan se integra fácilmente con tu sistema de electrónica actual y es compatible con NMEA 2000®, el Radar Broadband™, ForwardScan™ y los pilotos automáticos, además de disponer de un GPS de 10Hz y Wi-Fi.

Vulcan está disponible en pantallas de 7, 9 y 12 pulgadas. Para más información, visita **www.bandg.com**.

B&G OFFICIAL SUPPLIER | VOLVO OCEAN RACE ROUND THE WORLD

www.bandg.com

B&G

Pasión por la vela

BG0697 (ESP) 03-18

INVICTUS 280 CX y SX

Doble versión elegante

El astillero italiano Invictus Yachts propone una interesante Invictus 280, disponible en dos versiones de su cubierta más tradicional, características por su elegancia y capacidad.

Continuando con sus elegantes propuestas, el joven astillero italiano Invictus Yachts muestra un nuevo proyecto desarrollado por Christian Grande, que presenta una moderna lancha deportiva de uso polivalente, disponible con dos opciones de cubierta, de estilo Sundeck en la 280 CX y de consola central en la 280 SX.

En ambos modelos el aspecto se caracteriza por su proa ancha y redondeada y los acabados en piel de su decoración de los elementos de cubierta.

Las pruebas convocadas por los importadores, las realizamos en dos diferentes días, primero de la mano de Po-

Invictus 280 CX





Invictus 280 SX



Mantiene en ambas versiones una buena plataforma de baño sobre la transmisión.



CARACTERÍSTICAS	280 CX Y SX
Eslora total	8,70 m
Manga	2,70 m
Desplazamiento	2.850 kg
Capacidad de combustible	530 l
Capacidad de agua	54 l
Tanque séptico	Sí
Material de construcción	PRV
Tipo de casco	V
Nº de sprays	4

HABITABILIDAD	280 CX Y SX
Plazas homologadas	8-10
Asientos en bañera	8-10
Camarotes	1
Personas en litera	2
Solárium proa	2,05x1,95 m – 2,30x1,26 m
Dimensiones solárium popa	1,65x1,64 m
Molinete	Sí

MOTORIZACIÓN	280 CX Y SX
Modelo	Volvo Penta V8-350
Ciclo	4T
Potencia en cigüeñal	350 CV
Régimen máx. recomendado	5.800 r.p.m.
Nº de cilindros	8
Cilindrada	5,3 l
Peso	576 kg
Nº de motores	1
Tipo de combustible	Gasolina
Tipo de transmisión	Cola

PRESTACIONES	280 CX
Velocidad máx. ensayo (GPS)	37,8 nudos
Velocidad máx. según astillero	37 nudos
Velocidad crucero (GPS)	23-29 nudos
Velocidad mínima ralentí	2,5 nudos
Aceleración	Planeo en 7 segundos
Relación potencia/peso	122 CV/t

PRESTACIONES	280 SX
Velocidad máx. ensayo (GPS)	37 nudos
Velocidad máx. según astillero	37 nudos
Velocidad crucero (GPS)	23-29 nudos
Velocidad mínima ralentí	2,7 nudos
Aceleración	Planeo en 6 segundos
Relación potencia/peso	122 CV/t



La cubierta CX opta por una proa sundeck con amplio solárium.

nent Yachts en Mallorca y posteriormente de Marina Group en Barcelona, aunque en unas condiciones similares de buen tiempo y motorización instalada a bordo.

En cubierta

La Invictus 280 CX es una lancha costera de enfoque familiar y deportivo con gran nivel de acabados que se corresponde a una moderna propuesta de cubierta Sundeck con algo de habitabilidad en cabina.

Cuenta en popa con una gran plataforma de baño integrada, con agradable acabado en teca al igual que el resto de la cubierta, que cubre la cola del motor intrafueraborda, además de un pasillo de entrada en babor, rodeando un solárium creado sobre la cámara del motor. Esta superficie se amplía gracias al respaldo reversible del asiento que ocupa la popa y a una sección de su base móvil. Además, incluye una parte del asiento lateral para disfrutar de una práctica dinette, disponible con una mesa redonda o cuadrada, al gusto.

Un mueble central acoge el doble asiento alto del piloto, practicable, cuyo respaldo se abate para crear un asiento doble más bajo enfocado hacia la dinette de popa.

Forma un consola ancha y envolvente con pasamanos en el perfil del parabrisas y acabado de piel en su base delantera que oculta la estiba de un gran bímini y que adopta un puesto de gobierno con un frontal para electrónica algo alto, además de la entrada a la disimulada cabina.

Dos escalones en las bandas suben hasta la cubierta de proa, a medio nivel, ocupada totalmente por un solárium acolchado y por un cofre de fondeo con molinete interior colocado en el ancho perfil delantero de la redondeada proa.

La mesa de la dinette de popa puede ser redonda o cuadrada.



El parabrisas incluye un sólido pasamanos en su perfil.





Ofrece un puesto de gobierno compacto y bien aprovechado.

Bajo cubierta, disfruta de una cabina de interesante volumen aunque sin apenas luminosidad, que acoge un mueble auxiliar, una cama doble e incluso un práctico aseo privado.

En cuanto a la Invictus 280 SX, se ha desarrollado sobre la misma base pero con una cubierta de consola central que la hace aún más polivalente y adaptable a diversos programas de navegación.

En esta versión destaca todo el espacio de la cubierta de proa, que se reserva a una zona de asiento formada por un sofá en forma de U, rodeado por una toldilla bimini que se estiba sin ninguna protección y que puede utilizarse como solárium o como dinette dependiendo de si montamos suplementos o una mesa.

La consola central es grande y envolvente e incluye en su perfil delantero una chaise lounge con alargado respaldo sobre un cubículo de estiba grande. En realidad el diseño del puesto de gobierno es similar al adoptado en la versión CX, con frontal alto y entrada a una cabina, aunque en esta ocasión solo tiene espacio en su interior para estiba y un inodoro.

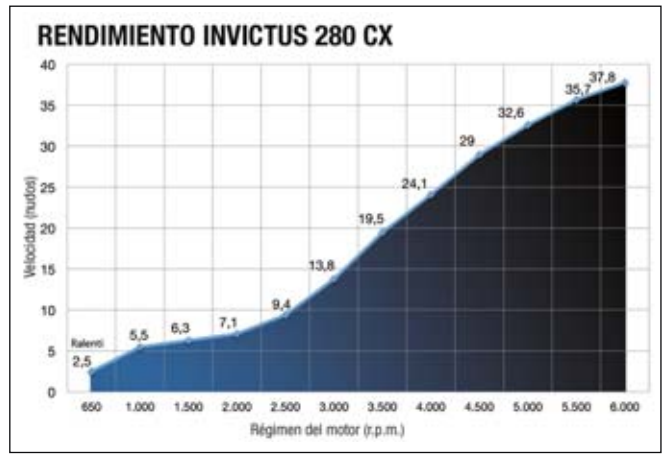
El doble asiento para el piloto cuenta con hueco inferior para una nevera de arcón y con unos respaldos que se abaten eléctricamente para acceder a la tapa de una cocina con fregadero y fogón.

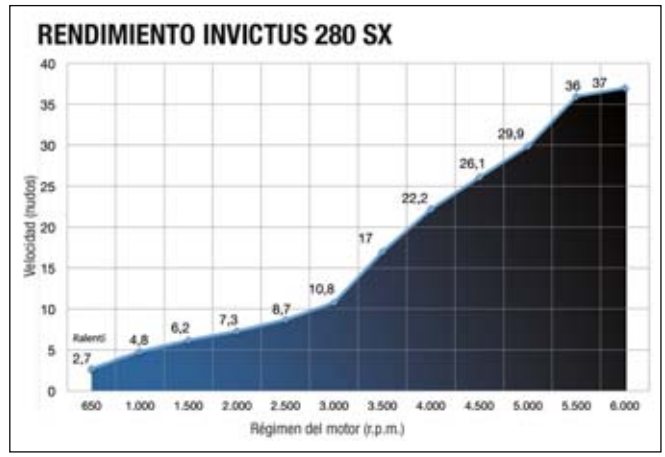
CONDICIONES PRUEBA
Lugar: Barcelona - Mallorca
Mar: Rizada/fondo
Viento: 4-6 nudos
Personas: 5
Combustible: 1/2 - Lleno
Agua: Vacío



EXTERIORES	280 CX Y SX
Puesto gobierno principal	
Situación	Central
Plazas	2
Practicable	Sí
Reposapies	Sí
Guantera	No
Portacartas	No
Volante	Regulable - Fijo
Pasamanos	Sí
Visibilidad piloto	Buena
Acceso mandos	Normal
Mandos motores	Electrónicos
Ventilación	Buena
Protección	Buena
Plataforma de baño	
Tipo	Integrada
Forro teca	Sí
Estiba escalera	Tapa
Pasarela	No
Portadefensas	No
Cofres	No
Ducha	Sí

INTERIORES	280 CX Y SX
Luminosidad	Mejorable
Escotillas practicables	2
Aseos	1
Neveras	1
Horno	No
Dimensiones litera principal	1,78x1,52 m
Altura cabina	1,71 m







En la versión SX se amplía notablemente la capacidad de asiento.

SKIPPER OPINA

Disponer de dos versiones de cubierta sobre un mismo casco es una buena apuesta de Invictus Yachts para ampliar las posibilidades con dos distribuciones de significativos cambios.
Por una parte la 280 CX ofrece dos grandes superficies para tomar el sol y una cabina en la que se puede descansar e incluso contar con un aseo independiente, mientras que en la 280 SX disponemos de una cubierta con dos espacios bien diferenciados entre las cubiertas de proa y popa, con la posibilidad de contar con dos dinettes o solariums, de manera que se adapte más fácilmente a diversos programas de navegación.



En la SX incluye una cocina bajo el mueble central.

En la cubierta de popa, la configuración es similar, con la posibilidad de disfrutar de una dinette o de un solárium, además de una amplia plataforma de baño.

Navegando

La prueba de ambos modelos estuvo condicionada a la elección de la máxima potencia homologada, basada en un motor Volvo Penta de gasolina y 350 CV con transmisión intrafueraborda, con los que creemos que se defiende bien, aunque seguramente se podría montar incluso una potencia mayor para acentuar su carácter deportivo. Por lo tanto, la propuesta que ofrece el astillero con un motor diesel de 260 CV, restará sin duda el carácter deportivo que reclama el aspecto de la embarcación.
Con unas condiciones de mar de fondo, la 280 CX se mostró como una lancha estable y segura, que demuestra su importante manga en los giros cerrados y ofrece la adecuada comodidad en navegación, incluso a una máxima de 37,8 nudos, a pesar de llevar el casco algo sucio y mantiene la cubierta seca en los giros cerrados a un ritmo de crucero elevado entre 23 y 29 nudos.
Los resultados con la 280 SX son bastante similares, con una velocidad máxima de 37 nudos, aunque también en esta ocasión echamos en falta algo más de aceleración para un casco que nos anima a disfrutar deportivamente y jugar con el trim para elevar la proa y afrontar el mar.❉ *R. Masabeu*

DESTACABLE

- Amplitud
- Doble solárium
- Mueble central
- Asiento reversible
- Cocina exterior

MEJORABLE

- Suplemento consola
- Luminosidad cabina

Invictus 280 CX y SX
Marca: Invictus Yachts (Italia)
Importador: Red de Invictus en España
www.invictusyachts.com

Precio básico 280 CX: 81.550 € + impuestos
Precio básico 280 SX: 70.750 € + impuestos

Fiona's Atelier

Equipamiento Intregral de Barcos



www.fionasatelier.com info@fionasatelier.com Ph: +34 933157941 +34 660 374 174



MONTEREY 378 SE

Estilo y rendimiento

Uno de los modelos de mayor tamaño de la línea Super Sport de Monterey, acierta ofreciendo en una cubierta bowrider una gran capacidad y elevado equipamiento marcado por un práctico hardtop.



Con la línea Super Sport, el astillero norteamericano Monterey revoluciona el sector de las lanchas de proa abierta bowrider dando un paso más en equipamiento y utilidades. Una buena muestra de ello es la Monterey 378 Super Express, una de sus bowriders de mayor eslora que integra un práctico hardtop cubriendo gran parte de su bañera, para ofrecer la máxima protección del sol y de los elementos y disfrutar de un mayor confort a bordo.

Un detalle interesante sobre este modelo es que el astillero también ofrece una versión con motorización fueraborda, con tres motores, que denomina Monterey 385 SE Super Express, ampliando de este modo el abanico de público según sus necesidades y aumentando, sin duda, el carácter deportivo.

En cubierta

El diseño de este modelo corresponde a una lancha de proa abierta de grandes proporciones que disimula bien



La gran plataforma de baño se acompaña con dos asientos hacia popa.



un buen francobordo para ofrecer una gran habitabilidad en los espacios bien diferenciados.

No cabe duda de que lo más destacable inicialmente es la adopción de un techo rígido cubriendo parte de la bañera, que además puede complementarse con diversos toldos para mejorar el confort y protegernos de las inclemencias del tiempo.

Como Bowrider, presenta una proa abierta con una importante capacidad de asiento en forma de G, con reposabrazos plegables, un protector pasamanos en todo

DESTACABLE

- **Solárium popa practicable**
- **Hardtop**
- **Doble bañera**
- **Aprovechada cabina**
- **Aseo grande**

MEJORABLE

- **Posición pasamanos**
- **Cierre pasillo**

CARACTERÍSTICAS

Eslora total	11,30 m
Manga	3,40 m
Calado	66/96 cm
Desplazamiento	7.257 kg
Capacidad de combustible	757 l
Capacidad de agua	185 l
Tanque séptico	Sí
Material de construcción	PRV
Tipo de casco	V
Nº de sprays	6

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	18
Asientos en bañera	19
Camarotes	2
Personas en litera	2+1
Dimensiones solárium proa	1,16x2,24 m
Dimensiones solárium popa	1,73x1,20 m
Molinete	Sí

MOTORIZACIÓN

Modelo	Mercruiser V8.2
Ciclo	4T
Potencia en cigüeñal	380 CV
Régimen máx. recomendado	4.800 r.p.m.
Nº de cilindros	8
Cilindrada	8.2 l
Peso	449 Kg
Nº de motores	2
Tipo de combustible	Gasolina
Tipo de transmisión	Colas

PRESTACIONES

Velocidad máx. ensayo (GPS)	40,3 nudos
Velocidad crucero (GPS)	22/30 nudos
Velocidad mínima ralentí	3,5 nudos
Aceleración	Planeo en 6 segundos
Relación potencia/peso	105 CV/t



El puesto de gobierno es ancho y dispone de amplio frontal.



Puede montarse una pequeña mesa para crear una dinette en bañera.



Abatiendo el respaldo se forma un solárium en popa.

su perfil acolchado y la posibilidad de crear una dinette con la misma mesa desmontable que se usa en popa o también un solárium mediante los adecuados suplementos acolchados.

Un pasillo central ligeramente desplazado a babor, atraviesa una sección practicable del parabrisas y acoge, repartido en dos bandas, un aseo largo y grande, además de un camarote amplio con una cama doble y otra extraíble.

SKIPPER OPINA

El desarrollo de la Monterey 378 SE es un paso más en la evolución de esta gama americana con la combinación de una moderna lancha de proa abierta con un auténtico daycruiser costero en el que ofrece buena habitabilidad, dos espacios bien diferenciados entre proa y popa, e incluso una cabina en la que descansar a bordo, siempre manteniendo su carácter deportivo.



Se puede formar un chaise lounge mediante suplementos en proa.



Incluye una nevera frente al asiento del copiloto.

EXTERIORES

Puesto gobierno principal

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

Plataforma de baño

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

INTERIORES

Luminosidad	Normal
Escotillas practicables	1
Aseos	1
Medidas mesa comedor	91x53 cm
Neveras	4
Horno	Sí
Dimensiones litera principal	1,50x2,00 m
Asientos comedor	5
Altura cabina	1,89 m



En proa ofrece una cantidad de asiento muy considerable.

Monterey 378 SE

Constructor:
Monterey (EEUU)
Importador:
Don Marino Boats
www.donmarinoboats.es

Precio básico: 363.852 € + impuestos

Bajo la protección del envolvente parabrisas acoge un mueble mixto, con nevera, armarios y fregadero frente al asiento doble del copiloto. Por su parte, en la banda contraria el patrón dispone de un puesto de gobierno ancho, bien dispuesto y con espacio para pantallas, con un soporte para la tablet y asiento doble con reposabrazos.
En la zona central un mueble incluye hueco para una nevera de arcón transportable, además de otro soporte para tablet, mientras en la banda contraria se sitúa una cocina baja con nevera y opción de barbacoa, además de un asiento lateral plegable.
La zona posterior se ocupa mediante un largo sofá en forma de L y una mesa desmontable para crear una dinette, aprovechando para incluir un respaldo reversible para conseguir un segundo solárium o un asiento trasero.
Un pasillo en babor accede a la popa en donde cuenta con una amplia plataforma de baño de buen tamaño, con una agradable acolchado antideslizante.





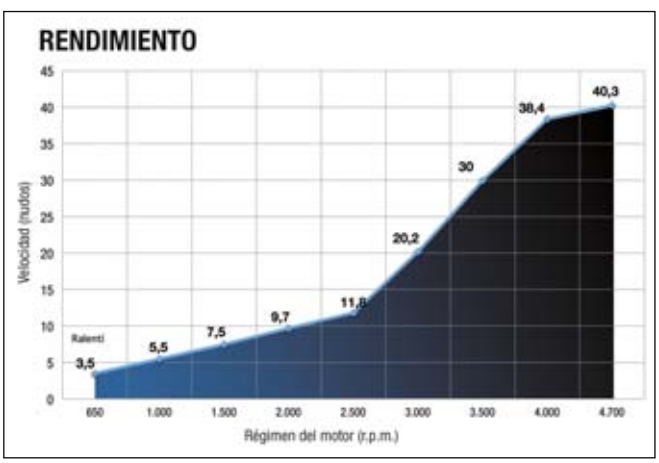
El aseo es alargado y con buena visibilidad lateral.



Un sofá acompaña la cama doble transversal del camarote.

Navegando

El hecho de haber montado para la prueba la potencia mínima recomendada por el astillero, con dos Mercruiser de 380 CV de gasolina, resultó una buena manera para comprobar que la motorización elegida resulta de lo más adecuada sin perder el enfoque deportivo. Con un buen poder de aceleración ya conseguimos alcanzar una velocidad máxima de 40,3 nudos, en unas condiciones de mar rizada y sobre un casco bastante sensible al volante en el que se adivina su marcada V. Las buenas reacciones y un ritmo de crucero alto cercano a los 30 nudos, nos animan a una conducción deportiva, con una respuesta ágil y divertida.❊ *R. Masabeu*



MONTEREY BOATS



378 SE







278 SS



328 SS



IMPORTADOR PARA ESPAÑA

DONMARINO boats

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

GOZZO POSITANO 38

La revolución de la embarcación de paseo

El astillero napolitano Nautica Esposito ha reinventado la embarcación de paseo y la ha hecho veloz. Con la colaboración de su importador en España, Metropol Náuticas, ha transformado una embarcación familiar, en una motora rápida, con un casco en V y una generosa motorización.

Gracias a la estrecha colaboración que la empresa Metropol Náuticas ha establecido con el astillero napolitano Nautica Esposito, se ha adaptado el modelo Gozzo Positano 38 a las exigencias del público español, donde se ha conjugado perfectamente el gusto del armador de una embarcación familiar, para el recreo, entusiasta de las tradicionales menorquinas, con la eficacia náutica del casco en V de las embarcaciones gozzo.

Si a esto sumamos la incorporación total del sistema Easy Boating de Volvo Penta, integrando todos sus dispositivos a la embarcación, incluido el Joystick in Board y los Easy Driving e Easy Docking –para poder atracar fácilmente y para su gobierno en general–, vemos que el maridaje es total.

Ello convierte al Positano 38 en la primera embarcación en este tipo y eslora en incorporar estos avances, con lo que con esta unidad se ha revolucionado el sector de las embarcaciones familiares en nuestro país.



Para un público amplio

El estilo y cuidado se reafirman en esta embarcación, en todos sus detalles. En la distribución de los interiores y en los acabados. El diseño italiano, sobre todo en la línea de agua del casco, permite una navegación segura, rápida y efectiva, dado el estudio hidrodinámico de su casco que da las máximas prestaciones en velocidad, en todo tipo de mar.

Pudimos probar este Gozzo Positano 38 en aguas de la Costa Brava, y las sensaciones que obtuvimos fueron muy positivas. Aparte de la habitabilidad, que ya dábamos por hecho, donde el sello de confortabilidad y solidez de la firma napolitana ya es una garantía, nos sorprendió la estupenda navegabilidad y gobernabilidad de la embarcación. Su porte compacto, estable, fluía por el mar con una facilidad asombrosa, siendo rápida en sus movimientos, con maniobra ágil y segura, y con una aceleración destacada. Su comportamiento, con dos motores Volvo Penta de 300 HP, es eficaz, tanto en condiciones de velocidad punta –llegamos a los 28-30 nudos–,

Gran plataforma de popa, con puerta de acceso (estribor) a la bañera.





CARACTERÍSTICAS

Eslora total	11,70 m
Eslora flotación	9,99 m
Manga	3,85 m
Calado	0,80 m
Desplazamiento	8.000 kg
Capacidad Combustible	600 l
Capacidad agua	180 l
Tanque séptico	Sí
Material construcción	PRV
Tipo casco	V

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	10
Camarotes	1 proa + salón
Personas en litera	4 - 6
Molinete	Sí

MOTORIZACIÓN

Modelo	Volvo Penta D4-300
Potencia	2x300 hp
Nº cilindros	4 en línea
Peso	2x 560 kg
Nº de motores	2
Tipo de combustible	Diesel



Luna frontal de máxima visibilidad, con ranura de paso del aire en la parte superior.

CONDICIONES PRUEBA
Lugar: Sant Feliu de Guíxols (Costa Brava)
Mar: Mar de fondo y rizada
Viento: 8 nudos
Personas: 3
Combustible: 1/2
Agua: 2/3



Cómodo balcón abierto de proa. Los acabados inox destacan por su calidad.

como en velocidad de crucero, que se estabiliza con los 20 nudos sin apenas notar vibración ni cimbreos.
Esta es sin duda la gran aportación de esta unidad. Convertir una clásica embarcación de paseo, de las que nunca superan los 8 nudos de velocidad máxima, en una potente motora con la que navegar de forma segura y rápida, tanto en la costa como en alta mar, gracias a su carena de semiplaneo, muy marinera, que hace que las travesías sean confortables en todo tipo de condiciones. Esta versatilidad permite dirigirse a un público muy amplio, deseoso de renovar embarcación y disponer de las prestaciones tecnológicas más de vanguardia, contando con el plus de poder alcanzar una mayor velocidad de crucero. Pero, todo ello, sin olvidar el concepto de barco familiar.
Su misma proporción de planos evidencia este concepto de embarcación clásica, tanto en su estética, como en sus recursos decorativos y de funcionalidad. La eslora de a bordo es de 10 metros y la manga de 3,85, que le proporciona, a parte de una amplitud y habitabilidad muy generosa, una estabilidad y un equilibrio en la navegación que queda reforzado gracias a su casco en forma de V de 80 cm de calado.

Casco y Cubierta

El diseño de cubierta es abierto y amplio. Aspecto importarte es que en la proa cuenta con un balcón abierto, que facilita el paso. Está estructurada con dos cabinas, la cabina principal y la alta, y de gobierno, con un hard top que cuenta con una ligera ranura abierta en su parte fron-



El salón/cocina cuenta con sofá-cama con tambuchos y dinette con mesa regulable y asiento convertible en cama.

SKIPPER OPINA

Nos sorprendió gratamente esta unidad que pone al abasto del aficionado español una embarcación innovadora de paseo y pesca, con acabados de alta calidad, estudiados detalles de habitabilidad y con una línea estética de gusto clásico, pero con aportaciones novedosas y de vanguardia, como la apuesta que hacen por la incorporación del sistema integral de navegación Easy Boating, en un barco de 11,70 metros de eslora, con motorización doble VOLVO PENTA D4-300 EJE 2 x 300 CV.
Y también nos sorprendió positivamente su excelente navegabilidad, gracias a su casco en forma de V, especialmente apto para la navegación más comprometida y capaz de alcanzar, de forma estable y segura, excelentes velocidades y planeos sobre el mar, gracias a su conseguida 'línea de aguas'.



El panel de gobierno, con timón y joystick, dispone de relojería completa.

tal, que permite la ventilación y aireado de la zona, complementándose con una extensión del toldo hacia popa, que permite proteger toda la bañera del sol. En la cubierta y en el techo de la cabina principal se convierte en un amplio y generoso solárium, gracias al gran espacio de superficie en esta parte de proa que facilita la movilidad de personas. Los pasillos laterales de paso, anchos y con los pasamanos altos, aseguran la libre circulación de personas, de forma cómoda incluso cuando se navega, sin obstáculos y con candeleros seguros y altos.
Al quedar la proa libre de impedimentos, se facilita las maniobras de fondeo, fundamental en este tipo de embarcaciones. La popa está solucionada de forma muy creativa, con una plataforma integrada, donde el acceso al interior a través de la bañera es muy abierta, contorneada por un sofá en semicírculo, con gran una mesa de doble ala de teca. Dado al buen diseño del casco, comprobamos en la prueba que en condiciones de mar



Amplio camarote de proa con escotilla integrada.

de fondo y con ola de más de medio metro, no entró ni una gota de agua en cubierta, incluso forzando la máquina hasta los 28 nudos.
La bañera, es amplia, ideal para disfrutar del fondeo y la navegación de crucero, tanto vacacional como de fin de semana. Los pasillos y el acceso a proa están forrados en teca. La regala está hecha de madera de caoba barnizada. Una puertezuela en popa conecta el paso de la plataforma de baño con la bañera. En el espejo de popa se integra una ducha y la toma eléctrica del puerto, protegidas con tapas impermeables.
Los elementos inox son prioritarios, en bitas amarre, RollBar (T-top), porta-defensas integradas en barandas, PRFV con sujeción inox a parabrisas.

Interior, luminoso

La cabina del armador es de techo forrado escay con luces led, suelo teca, con dos armarios laterales y cajoneras bajo cama. Dispone de una amplia litera doble, con toma corriente 12/220 V, dos luces de lectura led, oscurantes escotilla y ojos de buey.
El salón/cocina cuenta con sofá-cama con tambuchos, dinette con mesa regulable en altura convertible en cama, 3 ojos de buey con cortinas, tomas 12/220 V, armarios superiores y laterales porta-objetos, cuadro eléctrico general, mueble con cajones y fregadero, nevera eléctrica, escalones practicables.
El aseo tiene un mueble con lavamanos, WC eléctrico con deposito aguas negras, ducha con cortina, espejo lateral y puerta, toma 12/220 V, ojo de buey con oscurante.

Gozzo Positano 38

Constructor:
Nautica Esposito (Italia)
Importador:
Metropol Náuticas
www.metropol.es

Precio básico aproximado: 260.000 € + impuestos

Zona de gobierno

El panel de mandos dispone de relojería completa, interruptores de luces de navegación, luz de fondeo, iluminación sala motores, bomba de achique, ducha, bocina, faro pirata, limpiaparabrisas, agua limpiaparabrisas, flaps, compás, rueda timón inox/madera. Cuenta con un reposapiés inox y mandos de los motores, a parte de una toma de 12 V, un térmico molinete, y un espacio para equipo opcional (Joystick, GPS, mandos hélice proa y/o popa).
La instalación eléctrica cuenta con 3 baterías de 180 amp/h, luces roll-bar, 3 bombas de achiques automáticas, una bomba de aguas grises, una bomba de achique manual, bomba de agua dulce, cuadro eléctrico general con pulsadores para motores y servicio, toma 220 V con cargador de batería, luces navegación, roll-bar e interiores. Cuenta con un generoso pozo de ancla de doble acceso, con molinete eléctrico.

Motorización

La motorización es Volvo Penta D4-300 eje 2 x 300 CV. De la instalación mecánica cabe destacar el filtro de carburante y combustible, insonorización de la cámara de motores, las electroválvulas de cierre del gasoil. Dispone de un tanque agua de 180 litros, dos tanques combustible de 300 litros, así como un tanque decantación y retorno gasoil de 15 litros, aproximadamente. Los motores tienen dos tomas de agua por motor, y bocina eléctrica y ducha popa.❉

Àngel Joaniquet













Ranieri INTERNATIONAL

CRANCHI Boatbuilder since 1870

Gozzo Positano arte in navigazione

REGAL

902 323 001 METROPOL NAUTICAS www.metropol.es

Empuriabrava · L'Escala · Palamós · Sant Feliu de Guíxols · Castelldefels · Dénia · Estepona · Sotogrande

WINDY 39 CAMIRA

Crucero deportivo de altura

Con una estética muy característica, sobria y elegante, la Windy 39 Camira propone un Sport Cruiser muy marinero con dos tipos de distribución en su popa.



Elegido como barco europeo del año en su categoría en 2015, esta Windy 39 se presenta en versión Sport Lounge, con una original dinette circular en popa o la versión Camira 39 Sun, que fue la que tuvimos la oportunidad de probar de la mano de su importador para España, Nautic Luis, y que presenta un aspecto más convencional y aprovechado.
Este modelo es seguramente el mejor casco de 40 pies desarrollado por Hans Jorgen Johnsen, preparado para navegar con solvencia en mar abierto a altas velocidades. Cabe destacar que la Windy 39 Camira es un crucero deportivo de gran volumen que recoge el concepto desarrollado anteriormente por la Windy 31 Zonda, en cuanto a su rendimiento, capacidad y seguridad.

En cubierta

Cuenta con la típica proa de un crucero de cubierta Open, con balcón abierto a media altura, cofre de fondeo con molinete interior y una amplia superficie despejada que se puede cubrir total o parcialmente de colchonetas para disfrutar del sol.



Todo el parabrisas incluye un pasamanos en su perfil.

CONDICIONES PRUEBA
Lugar: Empuriabrava (Girona)
Mar: Fondo
Viento: 5 nudos
Personas: 5
Combustible: 1/4
Agua: 3/4



Una sección central del inclinado parabrisas se abre para acceder a una escalera integrada situada junto al puesto de gobierno, muy bien dimensionado y con dos superficies para relojería y pantalla central de buen tamaño, enfrentados a un elevado asiento doble del piloto.

En la banda contraria ofrece asiento para acompañante, situando a continuación un mueble con tapa y cocina bien aprovechada.

Como hemos comentado, la versión probada es la Camira Sun, en la que la dinette de popa tiene forma convencional, con una zona de asiento amplia en forma de U y una mesa abatible y de ala plegable que puede

SKIPPER OPINA

La Windy 39 Camira resulta un gran crucero deportivo de cubierta Open, con una generosa plataforma de baño y una doble superficie de solárium que se acompaña también de un gran bominí para protegernos del sol durante largas jornadas de navegación.

Bajo cubierta disfruta de una buena altura y confort, con acomodamiento para dos parejas gracias a dos camarotes independientes a un aseo con los que es posible planear algunas estancias a bordo.



Crea una dinette con el gran sofá y con la mesa de alas plegables.

CARACTERÍSTICAS

Eslora total	12,27 m
Manga	3,69 m
Calado	1,09 m
Desplazamiento	7.600 kg
Capacidad de combustible	840 l
Capacidad de agua	215 l
Tanque séptico	Si
Material de construcción	PRV
Tipo de casco	V
Nº de sprays	6

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	10
Asientos en bañera	16
Camarotes	2
Personas en litera	4
Dimensiones solarium popa	1,42x2,60 m
Molinete	Si

MOTORIZACIÓN

Modelo	Volvo Penta D6-400
Ciclo	4T
Potencia en cigüeñal	400 CV
Potencia en la hélice	382 CV
Régimen máximo recomendado	3.500 r.p.m.
Nº de cilindros	6
Cilindrada	5.5 l
Peso	768 kg
Nº de motores	2
Tipo de combustible	Gasoil
Tipo de transmisión	Colas

PRESTACIONES

Velocidad máxima ensayo (GPS)	42 nudos
Velocidad máxima según astillero	44,1 nudos
Velocidad crucero (GPS)	35/30 nudos
Velocidad mínima ralentí	4,1 nudos
Aceleración	Planeo en 5 segundos
Relación potencia/peso	105 CV/t

DESTACABLE

- Habitabilidad
- Capacidad de asiento
- Parabrisas protector
- Plataforma de baño
- Solarium cómodo

MEJORABLE

- Pasamanos
- Luminosidad cabina

convertirse en un solárium. Es interesante, además, que en las bandas apenas se ve el paso de la estructura del gran toldo bimini que cubre gran parte de la bañera y que se puede estibar disimuladamente bajo las colchonetas en una sencilla operación.

En popa, sobre la cámara del motor oculta un garaje para una pequeña embarcación auxiliar o para estiba, dejando en la parte superior un solárium de superficie ampliable gracias al respaldo reversible.

No se ha olvidado incluir una plataforma de baño de buen tamaño, con la posibilidad de montar un ancla con su propio cofre y roldana, para fondear al estilo nórdico.

Interiores

Bajo cubierta ofrece un mayor espacio del que cabría esperar inicialmente, con un ambiente acogedor marcado por una zona distribuidor con mueble de uso mix-



El mueble lateral incluye una completa cocina con tapa.



La plataforma de baño es alta y franqueada por un solárium posterior.



El puesto de gobierno cuenta con dos grandes pantallas multifunción.

PUESTO GOBIERNO PRINCIPAL

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

PLATAFORMA DE BAÑO

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

INTERIORES

Luminosidad	Normal
Escotillas practicables	2
Aseos	1
Neveras	2
Horno	Sí
Dimensiones litera principal	1,98x1,50 m
Dimensiones baño pral.	0,75x1,80x1,81 m
Altura cabina	1,80 m

to, además de dos puertas que ocultan un camarote doble en popa y un amplio aseo completo e independiente con ducha y sin escotilla.
Por su parte, la proa se reserva al camarote del armador, con una gran cama doble central y escotillas en las bandas del casco.

Navegando

Montando a bordo dos motores Volvo Penta D6 de 400 CV cada uno, en esta ocasión con el práctico sistema de joystick de maniobra, nos desenvolvimos fácilmente por los estrechos canales del puerto para alcanzar mar abierto en unas condiciones de mar de fondo, apenas una brisa y, a ratos, fuerte lluvia.
Con cinco personas a bordo pudimos alcanzar una velocidad máxima de 42 nudos, algo menor de los 44 anunciados por el astillero, seguramente por tener el

Windy 39 Camira

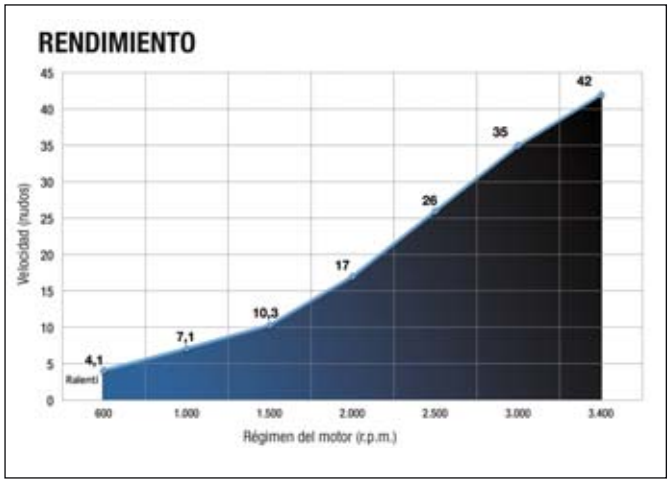
Constructor: Windy Boats
Importador: Nautic Luis
www.nauticluis.es

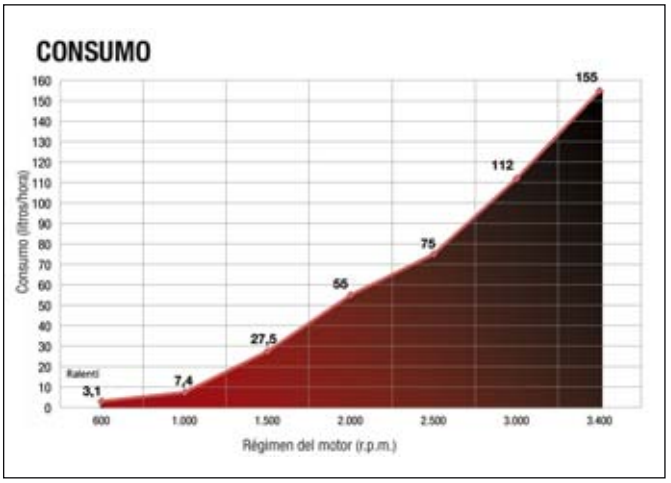
Precio base aproximado:
A consultar



Los asientos de navegación son de base practicable.









El camarote de proa ofrece una cama alta central.

casco algo sucio, ya que no alcanzamos el régimen máximo de los motores.

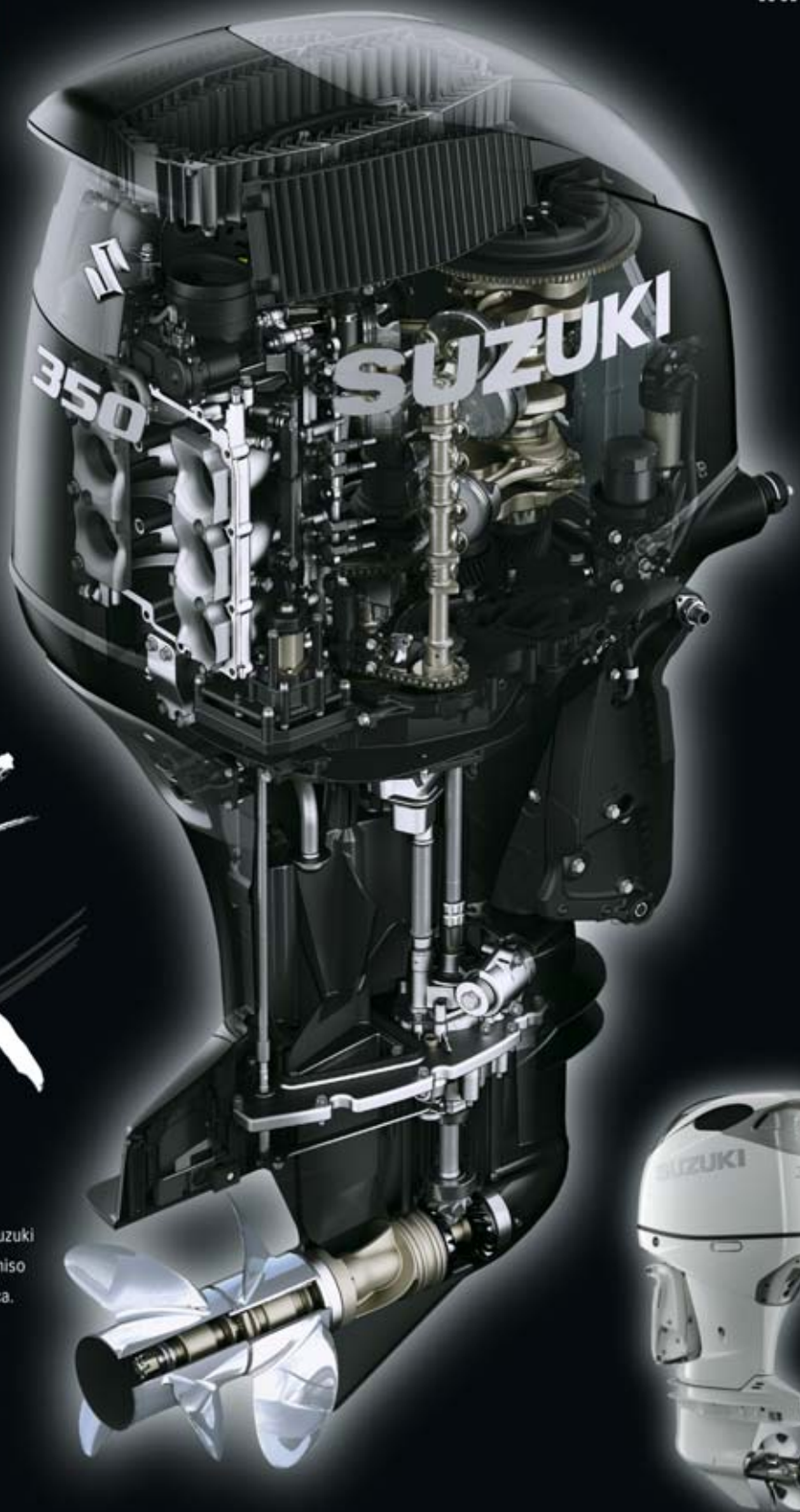
El diseño de la carena es, efectivamente, un acierto, proporcionando una navegación tan confortable como deportiva, con buena respuesta al volante y disfrutando en todo momento de un buen asentamiento.

El régimen de crucero entre 25 y 35 nudos es ideal para disfrutar de la máxima estabilidad, tanto al saltar algunas estelas de nuestra derrota, como a la hora de enlazar divertidos giros sin esfuerzo.❊ ***R. Masabeu***

SUZUKI

Way of Life!

MOVILMOTORS - IMPORTADOR OFICIAL SUZUKI MARINE
www.movilmotors.com



激

GEKI: PARTING SEAS

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



UNA REVOLUCIÓN EN INNOVACIÓN

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

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

DF350A

THE ULTIMATE™
4-STROKE OUTBOARD



RODMAN SPIRIT 42 COUPÉ

El lujo espartano

El nuevo crucero de Rodman cumple con el compromiso de ofrecer una embarcación amplia, acogedora y funcional, con una decoración moderna y manteniéndose asequible.

Esta nueva Rodman Spirit 42 Coupé es una esperada versión con techo rígido practicable de la opción con flybridge que ya probamos en el momento de su presentación hace varias temporadas, que vuelve a estar firmada por el diseñador Fulvio de Simone, que también se encarga de la lujosa gama Muse.
La embarcación que tuvimos la oportunidad de probar en aguas de Inglaterra de la mano de responsables del astillero, era la primera unidad de esta versión Coupé, en la que se van a introducir algunos detalles de ajuste en la producción, como en el puesto de gobierno o en alguna de las opciones de acabados.





Mantiene un largo asiento sin mesa en la ancha bañera.

En cubierta

El diseño del casco sigue siendo muy reconocible, con un gran francobordo, proa recta y potente, adoptando unas cuantas escotillas en las bandas para asegurar la luminosidad interior, aunque a la espera de un nuevo diseño de escotillas.

CONDICIONES PRUEBA

Lugar: Portsmouth (Inglaterra)
Mar: Rizada-Marejadilla
Viento: 10 nudos
Personas: 7
Combustible: 1/2
Agua: Reserva

CARACTERÍSTICAS

Eslora total	12,35 m
Eslora casco	11,97 m
Manga	4,24 m
Calado	71 cm
Desplazamiento	12,30 T
Capacidad de combustible	1.150 l
Capacidad de agua	390 l
Tanque séptico	Sí
Material de construcción	PRV
Tipo de casco	V
Nº de sprays	4
Túnel evolutivo	No

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	112
Asientos en bañera	4
Camarotes	2
Personas en litera	4+1
Dimensiones solárium proa	2,40x1,75 m
Ancho pasillos laterales	30 cm
Molinete	Sí
Doble timonería	No

MOTORIZACIÓN

Modelo	Volvo IPS 400
Ciclo	4T
Potencia en cigüeñal	300 hp
Potencia en la hélice	289 hp
Régimen máx. recomendado	3.500 r.p.m.
Nº de cilindros	4
Cilindrada	3.7 l
Peso	780 kg
Nº de motores	2
Tipo de combustible	Gasoil
Tipo de transmisión	IPS

PRESTACIONES

Velocidad máxima ensayo (GPS)	28 nudos
Velocidad máx. según astillero	28,5 nudos
Velocidad crucero (GPS)	21/24 nudos
Velocidad mínima ralentí	3,7 nudos
Aceleración	Planeo en 8 segundos
Relación potencia/peso	48 CV/t



Dispone de una buena superficie acolchada cubriendo la popa.



El techo acristalado tiene una sección practicable.

SKIPPER OPINA

En popa adopta una gran plataforma de baño sobre la que se puede estibar una embarcación auxiliar, si contamos con la opción de una pasarela hidráulica de acceso. La popa queda muy despejada y se está preparando la opción de incluir un mueble barbacoa en el perfil posterior, siguiendo las últimas tendencias del mercado. Una puerta en babor accede a una bañera ancha con un solo asiento alargado posterior que podemos acompañar con algún tipo de mesa plegable para crear una protegida dinette.

Esta nueva versión de cubierta Coupé de la Spirit 42 es una buena muestra de las posibilidades de Rodman para evolucionar su gama de embarcaciones, con una propuesta moderna y actual que busca ofrecer un crucero elegante, enfocado hacia el disfrute del sol, de decoración funcional, con buen aprovechamiento en todos sus rincones y que pueda ser adquirida a precios asequibles en su configuración básica.

DESTACABLE

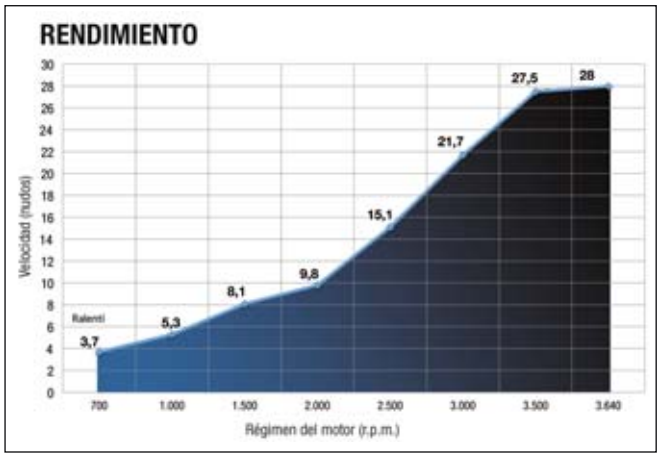
- Plataforma de baño
- Anchura bañera
- Doble aseo
- Techo practicable

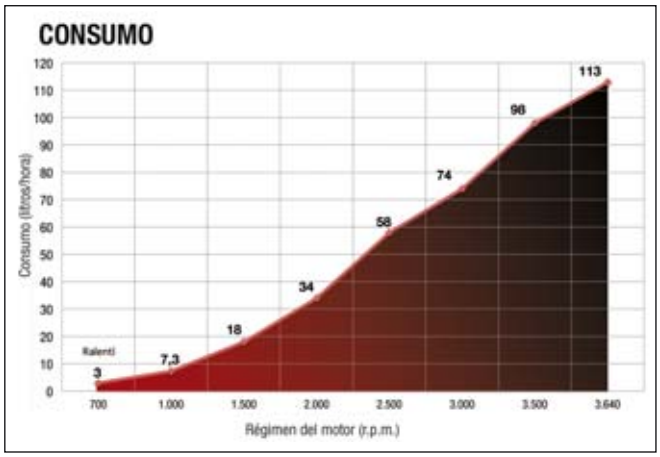
MEJORABLE

- Altura parabrisas
- Pasamanos copiloto



Luminosidad y amplitud son característicos de la cabina.





EXTERIORES

Puesto gobierno principal

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

Plataforma de baño

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

INTERIORES

Luminosidad	Buena
Escotillas practicables	10
Aseos	2
Medidas mesa comedor	0,68x1,08 m
Neveras	1
Horno	Sí
Litera principal	1,90x1,60 m
Baño principal	1,32x1,21x1,96 m
Asientos comedor	5
Altura salón	2,41 m
Altura cabina proa	1,90 m
Altura cabina popa	1,88 m



El mueble de la entrada es de uso mixto y de buena capacidad.

Rodman Spirit 42 Coupé

Constructor:
Rodman Polyships
Pol. Ind. de la Borna s/n
36955 Moaña (Pontevedra)
Tel: 986 393 964
www.rodman.es

Precio básico aproximado:
316.900 € + impuestos

Los pasillos que rodean la cabina son cómodos para acceder a una cubierta de proa que incluye solárium acolchado y un cofre de fondeo de tapa ancha y con molinete.

Interiores

El primer aspecto que más destaca de los interiores de esta nueva Rodman Spirit 42 Coupé es la luminosidad y visibilidad perimétrica, conseguida mediante amplias superficies acristaladas, incluyendo también el techo del que se puede abrir parcialmente una sección.
Esa apertura al exterior es especialmente patente en la gran puerta corredera que abre el salón totalmente a la bañera para unificar espacios, accediendo a una zona muy diáfana y espaciosa.



El comedor cuenta con una mesa plegable y abatible.



La altura del asiento del piloto se va a variar para mejorar la visibilidad.

Su buen volumen se aprovecha mediante un mueble lineal de uso mixto y un comedor con amplio asiento y una mesa de alas plegables de altura variable que se puede convertir en una cama auxiliar o un chaise lounge.
Para dar altura al camarote de popa se ha colocado el puesto de gobierno bastante elevado, por lo que se va a modificar el asiento para aumentar todavía más la visibilidad del patrón.
La escalera de bajada accede a una cocina lateral bien aprovechada, con escotilla y buen equipamiento, que hace de entrada a la zona de descanso, concebida para ofrecer gran confort para dos parejas.
Para ello adopta en popa un camarote con dos camas y un aseo de uso común completo con dos puertas de acceso, dejando en proa el camarote del armador, con una ajustada cama central y su propio aseo privado.

Navegando

Un detalle interesante de la prueba de este modelo es que en ambas ocasiones, con flybridge o techo practicable, contamos con la misma motorización y unas condiciones de navegación parecidas con mar rizada y alguna zona de marejadilla debido a las fuertes corrientes de la zona que encontramos.
En la nueva versión Coupé, la embarcación disfrutó de un buen asentamiento y balanceo en parado algo más limitado al bajar ligeramente el centro de gravedad de un casco de gran francobordo.
También en esta ocasión optaba por transmisión IPS de Volvo Penta con dos motores de 300 CV, que nos permitieron alcanzar una velocidad máxima de 28 nudos y un régimen de crucero entre 21 y 24 nudos. En realidad se ha ido a buscar unos registros propios de un moderno crucero para mantener una buena autonomía, con giros amplios y pausados, a pesar de ofrecer una significativa aceleración.❊ *R. Masabeu*



Para el armador ofrece cama central y aseo privado.



EVOLUTION

PIONEERS & WORLD LEADERS IN MANOEUVRING TECHNOLOGY



Yacht Controller
National Marine Manufacturers Association
Innovation Award
2004

JCS+
European PowerBoat of the Year
Design Award
2013

En-joy
DAME Award
Nominated
2014

YACHT CONTROLLER

— www.yachtcontroller.es —

El sistema Yacht Controller permite maniobrar barcos a distancia con total seguridad; es compatible con todos los mandos electrónicos existentes en el mercado.



PÍDALE PRESUPUESTO A SU INSTALADOR



BALI 4.5 OPEN SPACE

Para grandes travesías

El modelo de mayor eslora, botado hasta el momento de la gama Bali, presenta un diseño más convencional de la bañera y sorprende también con una buena comunicación de la cabina con el exterior.

La gama de catamaranes Bali forma parte del astillero francés Catana, reconocido internacionalmente por sus catamaranes de altas prestaciones, que con esta gama Bali creó una nueva gama de catamaranes destinada a romper moldes en el mundo del crucero familiar, con una serie de modelos especialmente prácticos concebidos para disfrutar del mayor confort a bordo, sin renunciar a unos buenos rendimientos.
El proyecto es una apuesta de Olivier Poncin, que junto a Hervé Couedel y Xavier Fay, pretenden ofrecer el





Abatiendo la plataforma de popa se abre el salón directamente al mar.

auténtico concepto *loft* a bordo de una embarcación, con grandes espacios y una total conexión entre la cabina y el exterior.

En cubierta

El Bali 4.5 Open Space es un catamarán por encima de los 13 metros de eslora que mantiene el característico aspecto de la gama Bali, pero con una resolución de espacios algo más convencional, al no haber optado por la posibilidad de abrir el salón totalmente al exterior como en sus compañeros más pequeños de gama.

CONDICIONES PRUEBA
Lugar: Castelldefels
Mar: Plano/fondo
Viento: 6-8 nudos
Personas: 2
Combustible: 1/2
Agua: 1/2

CARACTERÍSTICAS

Eslora total	13,60 m
Eslora flotación	13,00 m
Manga	7,42 m
Calado	1,22 m
Desplazamiento	11,8 T
Capacidad de combustible	800 l
Capacidad de agua	
800 l	
Tanque séptico	Si
Material de construcción	
PRV	
Superficie vélica total	112 m2
Superficie Mayor	72 m2
Superficie foque	39 m2

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	12
Asientos en bañera	11
Camarotes	3-4
Personas en litera	6-8
Ancho pasillos laterales	72 cm
Molinete	Si
Plataforma baño	Si

MOTORIZACIÓN

Modelo	Volvo Penta D2-60
Ciclo	4t
Potencia al cigüeñal	60 hp
Régimen máximo recomendado	3.000 r.p.m.
Nº de cilindros	4
Cilindrada	2.2 l
Peso	253 kg
Nº de motores	2
Tipo de combustible	Gasoil
Tipo de transmisión	Sail Drive

PRESTACIONES A VELA

Ceñida 40º	5,2 nudos
Abierto 60º	6 nudos
Través 90 º	5,7 nudos
Aleta 120 º	4,2 nudos
Popa 180 º	3 nudos

VELOCIDAD A MOTOR

Crucero	9 nudos
Máxima	10,5 nudos

El comedor exterior amplía su capacidad con asientos móviles.



El astillero ha concebido la posibilidad de elegir entre dos versiones de cubierta, con flybridge y puesto de gobierno superior o de un modo más integrado con el puesto de gobierno a media altura de la bañera, como el que tuvimos la oportunidad de probar.
Este modelo ofrece interesantes adelantos como la eliminación de las habituales redes de proa, que ahora resulta una gran plataforma con superficie para tomar el sol, además de una amplia bañera delantera, aprovechada como doble dinette, que se abre totalmente hacia la cabina gracias al parabrisas practicable.
En popa aporta dos plataformas de baño anchas y escalonadas de acceso a un pasillo entre cascos que acoge una práctica plataforma central plegable y a unos prácticos pescantes abatibles para el izado de una embarcación auxiliar.
Bajo el sólido hardtop que cubre la bañera, se ubica un sofá lateral y un comedor exterior, además de una escalera para acceder al puesto de gobierno, en esta versión situado a media altura con un asiento doble de estructura tubular, una consola con electrónica y el reenvío de la maniobra del mástil a los winches.
Existe la posibilidad de montar una toldilla textil sobre el puesto del patrón, con sección transparente para

SKIPPER OPINA

Probar el modelo de mayor eslora de la gama Bali, de momento en el agua, nos permite comprobar que la filosofía de este astillero francés de catamaranes sobre realizar multicascos enfocados hacia el crucero, con soluciones prácticas muy avanzadas, sigue patente en todo los modelos.
Es cierto que no cuenta con la posibilidad de cerrar la bañera con un portón como en los modelos más pequeños de la marca, pero por su tamaño, cualidades para el crucero y habitabilidad, desde luego no parece que haga falta.



La gran dinette de proa conecta directamente con la cocina por el parabrisas practicable.

DESCRIPCIÓN APAREJO

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

DESCRIPCIÓN MANIOBRA

Winches	2
Stoppers	11
Reenvío a gobierno	Si
Diseño	Bien
Génova	Autovirante
Mayor	Sables
Calidad material	Bueno

CUBIERTA

Forro teca	Opcional
Amplitud Bañera	Buena
Asientos	10
Mesa	Si
Sistema de gobierno	Rueda
Cofres	No
Ducha	Si
Popa practicable	Si
Capota patrón	Opcional
Confort patrón	Bueno
Visibilidad patrón	Buena
Protección	Normal
Paso a proa	Bueno
Capacidad cofre fondeo	Buena

BAJO CUBIERTA

Luminosidad	Buena
Escotillas practicables	16
Aseos	2
Asientos comedor	7
Medidas mesa comedor	0,93x1,57 m
Neveras	1
Horno	Si
Dimensiones litera proa	2,05x1,40 m
Dimensiones literas popa	2,00x1,45 m
Altura salón	1,99 m
Altura cabina proa	1,90 m
Altura cabina popa	1,90 m



Cuenta con una cocina envolvente y bien equipada.



El propietario dispone de un aseo grande ocupando la proa.

DESTACABLE

- Parabrisas practicable
- Protección bañera
- Plataforma abatible
- Solárium proa

MEJORABLE

- Escotillas cenitales
- Escalón cocina

ver las velas, además de varias colchonetas sobre el techo para tomar el sol, con acceso por ambas bandas.

Interiores

Además de las amplias superficies acristaladas y de la ancha puerta de entrada, un detalle para demostrar la conexión al exterior reside en la gran ventana abatible en guillotina, similar a la del parabrisas de proa, que comunica directamente la gran cocina con el comedor de la bañera.

La cocina es amplia y completa, con una gran nevera de doble puerta, completando la distribución del salón con un comedor marcado por el pedestal interior del mástil atravesando la mesa y una mesa de cartas bien situada y con ancho frontal que tiene opción para un taburete móvil.

El astillero ofrece para la distribución interior la posibilidad de elegir entre tres y cuatro camarotes y entre 2, 3 o 4 aseos independientes, según el programa de navegación.

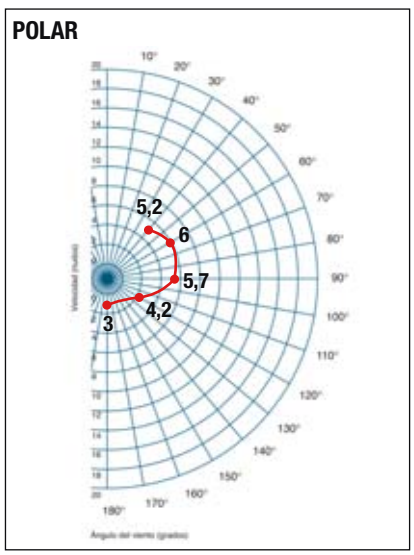


Dispone de una buena conexión entre la bañera y el puesto de gobierno.





La mesa de cartas disfruta de una buena visibilidad.



Bali 4.5 Open Space

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

Precio básico aproximado:
Desde 391.540 € + impuestos

La unidad que estuvimos probando era la versión Armador, en la que el casco de babor quedaba ocupado por un camarote muy grande para el propietario, con cama doble en popa, mesa de trabajo en el pasillo junto a diversos armarios y un cómodo aseo privado ocupando la proa.
En el casco de estribor se había optado por dos camarotes dobles, con mayor capacidad en el de popa, además de un aseo alargado en el pasillo con la ducha separada.

Navegando

Con un enfoque de crucero familiar para navegación de altura, el Bali 4.5 ofrece también interesantes resultados para el que busca mayor rendimiento si optamos por el puesto de gobierno a media altura y nos inclinamos por una moderna Mayor de Corner, que proporciona una mayor superficie vélica y poder de aceleración. De hecho, ofrece un excelente coeficiente entre superficie vélica y desplazamiento que le sitúa entre los mejores de su categoría y tamaño.
El buen diseño de los volúmenes de ambos cascos parece equilibrar muy bien el aumento de peso que supone el cambio de las típicas redes de la proa por una segunda bañera con dinette y solárium, que se mantiene adecuadamente elevada durante la navegación.
Las condiciones de navegación durante las pruebas, con algo de mar de fondo y apenas 8 nudos de viento, no resultaron ningún problema para disfrutar de una navegación entretenida y apacible marcando una velocidad punta sobre los 6 nudos a un través cerrado, con una adecuada sensibilidad a la rueda y un buen control de las velas y los contornos desde el puesto de gobierno a media altura. Por su parte, el haber montado una potencia máxima de 60 CV en cada motor, nos permitirá programar travesías a elevados promedios de velocidad, que se sitúa sobre los 9 nudos de crucero.❊ *R. Masabeu*

HEMPEL

Nueva imagen!

Misma calidad de siempre.

Sponsor principal de

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

hempelyacht.es



BAVARIA YACHTS

Veleros de vanguardia

La gama C-Line de Bavaria es una obra maestra de la ingeniería, gracias al cuidado diseño y la avanzada tecnología que utiliza en cada uno de sus barcos. Ideal para los amantes de la vela más exigentes.



C45



Al diseñar este barco, Bavaria quería crear un velero en el que las personas se sintieran como en casa, con características destacadas como la enorme plataforma de baño, la bañera y el salón luminoso, y también un velero con la máxima flexibilidad, con versiones que se adaptaran a los deseos del cliente. Eslora total: 13,98 m. Eslora casco: 13,60 m. Manga: 4,49 m. Calado: 2,20 m. Peso: 11.935 kg. Motor std.: 56 / 76 hp. Área vélica: 114 / 123,60 m². Cabinas: 3-5.

C50

En familia o con amigos, este velero es perfecto para disfrutar del placer de navegar y relajarse en el mar o en tierra. Tiene versiones de tres, cuatro, cinco y hasta seis cabinas disponibles, y también ofrece tres niveles diferentes de equipamiento: 'Holiday', 'Style' y 'Ambition'. Eslora total: 15,55 m. Eslora casco: 14,99 m. Manga: 4,99 m. Calado: 2,30 m. Peso: 15.490 kg. Motor std.: 80 hp. Área vélica: 135 / 147 m². Cabinas: 4-6.



portfolio Bavaria Yachts:maqueta 3/28/18 11:19 AM Página 3

C65

El modelo más nuevo y más grande de la gama ofrece una gran libertad para vivir toda clase de experiencias náuticas, pues se adapta a cualquier condición meteorológica. Su superficie vélica supera ampliamente los 200 m². Como buque insignia, ha sido construido por entusiastas de la navegación pensando en quienes buscan la máxima comodidad en sus travesías.
Eslora total: 19,45 m. **Eslora casco:** 19,45 m. **Manga:** 5,40 m. **Calado:** 2,6/ 3,5 m. **Peso:** 25.000 kg. **Motor std.:** 110 hp. **Área vélica:** 213 m². **Cabinas:** 3-5. **Baños:** 3





C57

El C57 es una expresión de elegancia y artesanía. Con un diseño y estilo propios de un megayate, marca nuevas tendencias y cuenta con una larga línea de flotación que garantiza altas velocidades. Emplea la innovadora tecnología VacuTec, que permite que su casco sea especialmente liviano y estable.
Eslora total: 16,7 m. **Eslora casco:** 16,16 m. **Manga:** 4,99 m. **Calado:** 2,30 m. **Peso:** 17.130 kg. **Motor std.:** 80 hp. **Área vélica:** 153 m². **Cabinas:** 3-6. **Baños:** 3

Una de las **virtudes** de **esta gama** es las posibilidades de **personalización** que ofrece tanto en **equipamiento** como en **estilo**.

Bavaria Yachts. *Giebelstadt (Germany) ~ www.bavariayachts.com*
Dealer: Clipper Marine Spain *~ www.clippermarinespain.com*
Av. Gabriel Roca 26. 07014 Mallorca ~ Tel. +34 971 536 555 // Real Club Náutico. 46024 Valencia ~ Tel. +34 963 290 405

SAFFIER SE 37 LOUNGE

Saffier Yachts presenta su nuevo **velero de lujo**, un barco de **37 pies** que combina un **gran potencial de navegación** con **facilidad de manejo**.





El astillero holandés Saffier Yachts volvió a impactar en la feria internacional de Düsseldorf celebrada el pasado mes de enero con el lanzamiento del Se 37 Lounge. Se trata de un *daysailer* con espacio interior de sobra para pasar la noche. Tiene un potente aparejo, un rápido casco en combinación con una quilla moderna y un bauprés fijo o móvil. Utiliza las últimas técnicas de construcción que lo convierten en un yate ligero, rápido y cómodo que trata de establecer un nuevo estándar de calidad en el mercado.

Hablamos de un barco que combina un gran potencial de navegación con facilidad de manejo. Es muy adaptable a cualquier circunstancia, aportando todo el lujo de un verdadero velero con la sensación de navegar en una embarcación muy estable.

El doble timón delantero es una de las características clave del concepto del Se 37 Lounge, junto a que la parte posterior de la cubierta queda libre de cabullería. Desde su puesto el patrón puede supervisar el barco al completo y controlar las velas, en solitario. Navegar se convierte casi en un juego de niños. Incluso con el viento en contra, alcanzará una velocidad decente.



Un interior de lujo

En cuanto al interior, destaca su gran tamaño, completamente abierto. De hecho, el interior se ha convertido en un verdadero salón. Equipado con cómodos asien-





Se trata de un **daysailer** con **espacio interior** de sobra para **pasar la noche**.

tos y colchonetas, es un escenario perfecto para invitar a familiares y amigos y disfrutar de la navegación.

Su interior está lleno de detalles. Hay un pequeño rincón para el café, una cocina moderna, asientos confortables y una amplia cama doble. Y por último, pero no menos importante, hay mucho espacio de almacenamiento, algo imprescindible para realizar travesías largas con todas las garantías.

No solo durante la travesía resulta agradable. Amarrado en puerto se transforma en una verdadera terraza en el agua, con una mesa amplia donde al menos diez personas pueden sentarse. A bordo del Saffier SE 37 Lounge no existe una frontera real entre 'afuera' y 'adentro'. Gracias a la amplia entrada de la cabina interior y a una mínima diferencia de nivel, la transición entre el exterior y el interior es muy fluida y natural.❋

Características técnicas

Eslora total: 11 m. **Manga:** 3,45 m. **Calado:** 2,10 m. **Peso:** 4.800 kg. **Peso quilla:** 2.050 kg. **Gennaker:** 115 m². **Vela mayor:** 43 m². **Capacidad de agua:** 120 l. **Capacidad de combustible:** 80 l. **Motor:** Yanmar 2YM, 20 hp. **Astillero:** Saffieryachts (Holanda) - www.saffieryachts.com

YANMAR

NUESTRO MOTOR DIÉSEL COMMON RAIL,
MÁS NUEVO Y VERSÁTIL ›

4LV Series

150-170-195-230-250 MHP





MÁS LIMPIO,
MÁS SILENCIOSO
y proporciona mayor
PAR MOTOR &
ACELERACIÓN
que cualquier otro
motor de su clase.

5x BEST IN CLASS

CLEAN ***INTERCONNECTIVE*** ***QUIET*** ***POWERFUL*** ***FUEL EFFICIENT***

PROVEN MARINE TECHNOLOGY

www.yanmar.es



NUVA M6 OPEN
Menos es más

El nuevo modelo de la familia de **Nuva Yachts** es el **M6 Open**, un modelo **elegante, versátil y minimalista** donde **el espacio** es el que toma el protagonismo.





Para aquellos que buscan un barco de pequeña eslora, el último modelo de Nuva Yachts es una de las mejores opciones actualmente en el mercado. No en vano cuenta con algunas características poco habituales en embarcaciones de su tamaño.

Por ejemplo, la consola de mandos dispone de una cabina con un WC químico y espacio para poder almacenar colchonetas, bolsas y otros objetos. Como opción en este modelo se puede incluir una cocina debajo del sillón del patrón. Simplemente hay que levantar una tapa para acceder al fogón y a la pica.

Se ha diseñado un sistema de acolchados para que el propietario pueda elegir lo que prefiere en cada momento y aprovechar todo el walk around que ofrece este inteligente diseño. Las posibilidades son muchas. Desde fondear en una cala para comer con asiento y mesa hasta tomar el sol abriendo colchonetas para crear un amplio solárium, o abrir los dos para tomar el sol con familia y amigos aprovechando al máximo los 6 metros de eslora.

Por supuesto, la seguridad también es prioritaria para el astillero español. La navegación resulta muy segura y también las sensaciones son muy agradables. Este modelo diseño ofrece un manejo estable que es parecido al de manejar barcos de esloras superiores.

Con la versión básica de 100Hp, el M6 Open ya roza la barrera de los 30 nudos. Aquellos que deseen más potencia pueden optar por la opción de 130Hp, que llega hasta los 34 nudos.

nuvayachts.com/

Datos técnicos

Eslora total: 5,99 m
Manga: 2,49 m
Calado máximo: 0,74 m
Desplazamiento: 1.177 kg
Tanque de combustible: 120 l
Velocidad máxima: 28 nudos

NUVA M6

NUVA M6

€35.900

IVA incl.
MOTOR YAMAHA 100 Hp.
CE . 8pax.
CAMAROTE INTERIOR
CAMA Y WC
BIEN EQUIPADO



PRUÉBALOS EN EL
TOUR NUVA

EN EL MES DE ABRIL EMPIEZA EL TOUR NUVA POR EL MEDITERRÁNEO.
MÁS INFORMACIÓN EN:
WWW.NUVAYACHTS.COM

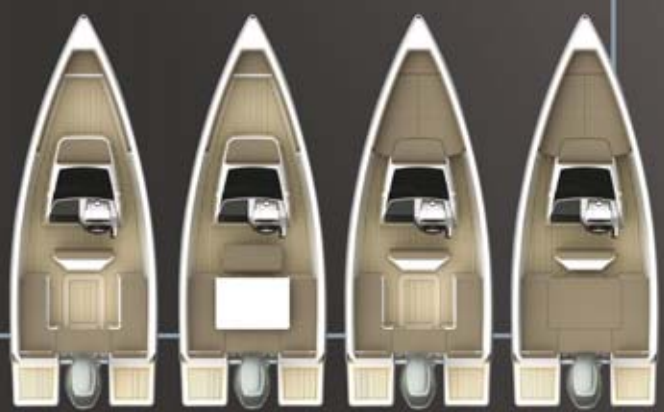
NUEVO MODELO
NUVA M6 OPEN

NUVA M6 OPEN

NUVA M6 OPEN

€35.900

IVA incl.
MOTOR YAMAHA 100 Hp.
CE . 8pax.
CABINA CON WC
CUBIERTA WALK AROUND
BIEN EQUIPADO



INFO@NUVAYACHTS.COM | WWW.NUVAYACHTS.COM | SÍGUENOS | NUVAYACHTS

MAZU 38 OPEN WHITE PEARL

El nuevo **yate a motor** del **astillero turco Mazu Yachts destaca** por su **polivalencia** y **elegancia** y su **amplitud** en el espacio **interior** y **exterior**.









El diseñador y constructor turco de yates Mazu Yachts presentó, en el Salón Náutico de Düsseldorf, el nuevo Mazu 38 Open White Pearl. Se trata de un modelo perfecto tanto como crucero nocturno o como superyacht tender, gracias a la capacidad del astillero para personalizar el estilo, diseño y decoración de sus barcos.

El 38 Open White Pearl, al igual que todos los modelos de Mazu Yachts, ha sido diseñado por el CEO de la compañía, Halit Yukay. *"Como diseñador me siento muy afortunado porque soy marinero profesional y capitán. He navegado en varios barcos y he tenido muchas experiencias buenas y malas en el mar. Como resultado, hemos diseñado un barco que se comporta bien en cualquier clima"*, afirmó.

El Mazu 38 Open White Pearl cuenta con algunas características que lo hacen destacar, empezando por su diseño dinámico y su amplitud y comodidad en el espacio interior y exterior. Tiene una distribución abierta con comedor "al fresco" en la cubierta de popa y un cuarto de baño en suite con ducha independiente. Los colores del casco son personalizables, así como los tejidos y acabados en interiores.

Para maximizar la comodidad de los huéspedes, el barco cuenta con dos cocinas con electrodomésticos Gaggenau equipadas con parrilla, microondas y horno, así como fregadero, nevera, congelador y un amplio espacio para vajilla y víveres. También dispone de un bimi-

Características técnicas

Eslora total: 11.90 m. **Eslora flotación:** 10,40 m. **Manga:** 3.70 m. **Calado:** 60 cm. **Desplazamiento:** 9.000 kg. **Literas:** 4. **Material casco:** Composite / Refuerzo Carbono. **Superestructura:** Composite / Refuerzo Carbono. **Material cubierta:** Teca. **Diseño:** Halit Yukay. **Motores:** Volvo Penta IPS 400 (2×300 Hp). **Velocidad máxima:** 36 nudos. **Velocidad crucero:** 30 nudos. **Capacidad combustible:** 800 l. **Capacidad agua:** 300 l. **Astillero:** Mazu Yachts (Turquía). mazuyachts.com

ni, una ducha en popa y una piscina con escalera de baño retráctil, lo que sin duda es de agradecer en una travesía larga.

Rendimiento óptimo

El casco de carbono proporciona mayor resistencia y ligereza. Cuando está equipado con dos motores gemelos Volvo IPS 400, la velocidad máxima es de 36 nudos, y con los más potentes Volvo IPS 600 puede alcanzar hasta 45 nudos. Como opción intermedia, el astillero también ofrece la posibilidad de montar motores Volvo Penta IPS 500.

Los yates de Mazu Yachts se caracterizan por su aspecto elegante y dinámico. Se fabrican usando un sistema de moldeado en frío. El astillero destaca el carácter artesanal y la polivalencia que aporta esta técnica constructiva, algo muy apreciado por los clientes.

El astillero Mazu Yachts Hi-tech se encuentra en Yalova, una de las mejores ubicaciones estratégicas para la construcción de yates en Turquía. Cuenta con más de 5.000 metros cuadrados a su disposición (1.200 al aire libre), así como todas las herramientas y equipamiento para construir barcos punteros en el mercado.❊







HONDA MARINE

SE BUSCA FAMILIA



Para motor fueraborda Honda.

Un hogar que aprecie mi seguridad, valore mi tecnología y quiera disfrutar de mi potencia en el mar.

¿Qué tal en tu barco?

Motor fueraborda Honda BF250 | 4 tiempos | 3.6 l | V6 | 24 v. | Tecnología exclusiva Blast, Vtec, ECOmo, PGM-FI
Mínimo consumo, máxima potencia

BF 115	BF 150 VTEC	BF 200	BF 225 VTEC	BF 250 VTEC	BF 200/225/250 *IST
desde 14.944€	desde 18.241€	desde 21.369€	desde 22.034€	desde 23.123€	desde 23.934€

Consulta toda la gama disponible en

www.honda-marine.es

*Los motores IST utilizan mandos electrónicos.
Precios con IVA incluido.

¡Síguenos en las redes sociales!
www.facebook.com/hondaencasa | www.twitter.com/hondaencasa | www.youtube.com/hondaencasa | Telf. 902 19 31 24

3 AÑOS DE GARANTÍA Uso no Profesional









La marina de referencia en el puerto de Mahón

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



Avon y Torqueedo presentan jet tender eléctrico

Avon (Zodiac Nautic Group) y Torqeedo presentaron como primicia en Estados Unidos el Avon eJET Concept en el Salón Náutico Internacional de Miami. En el Festival Náutico de Cannes, Avon y Torqeedo presentaron por primera vez el Avon eJET Concept, un jet tender totalmente eléctrico. Desde entonces, han recibido elogios internacionales, incluyendo "mención honorífica" en los premios IBI Boat Builder Awards durante Metstrade en Ámsterdam. eJET también fue finalista en los premios Nautic Innovation Awards, que se celebraron en el Salón Náutico de París Le Nautic. Junto con el líder mundial en propulsión eléctrica marina, Torqeedo, con sede en Alemania, Avon ha desarrollado el concepto eJET, que resuelve los problemas más acuciantes a los que se enfrentan los propietarios de yates como el transporte de combustible, el cambio de aceite, la resolución de problemas de fiabilidad y el mantenimiento demasiado costoso.

www.zodiac-nautic.com
www.avonmarine.com



Grand Soleil 48 Performance

Cantiere del Pardo finalmente está listo para su nuevo y gran lanzamiento, el Grand Soleil 48 Performance, que nace de la cooperación entre tres equipos importantes: el Departamento Técnico de Cantiere del Pardo, Nauta Yacht Design para interiores y cubierta y Marco Lostuzzi para la arquitectura naval. Su experiencia se ha traducido en un proyecto importante con el objetivo de crear un velero rápido y eficiente.

Para este importante proyecto se han utilizado materiales y técnicas de primera calidad. La característica principal del Grand Soleil 48 es que el propietario puede elegir entre diferentes tipos de construcción: la infusión de la versión Race se puede hacer en resina epoxi y fibra de vidrio o en resina epoxi y carbono. La versión Performance, en cambio, está laminada a mano y realizada en viniléster y fibra de vidrio.

www.grandsoleil.net



Ultralight 403 C de Torqeedo



El Ultralight 403 C es el nuevo modelo del fuera-borda eléctrico más pequeño de Torqeedo con batería de litio integrada. El Ultralight 403 C cuenta con una batería de 915 Wh –2,85 veces más capacidad de batería en comparación con el Ultralight 403 estándar con batería de 320 Wh– mientras que agrega solo 1,7 kg al peso total. Está diseñado para kayaks, canoas y barcos muy livianos. Con un peso total de 11 kg, incluida la batería de litio de alta capacidad, el Ultralight 403 C tiene una velocidad máxima de 9,8 km/h y un alcance máximo de más de 100 km.



El Ultralight 403 C viene de serie con un GPS y una pantalla digital que muestra el consumo de energía en tiempo real, el estado de carga de la batería y el rango restante (tiempo o distancia). Una toma USB carga un teléfono o enciende una luz u otros dispositivos electrónicos. El panel solar plegable (accesorio) hace que el Ultralight 403 C sea fácil de cargar en ubicaciones remotas o incluso mientras está en marcha.

La aplicación opcional TorqTrac muestra toda la información del motor en un teléfono inteligente o dispositivo similar, y permite planificar el viaje con anticipación y compartir la ubicación en un mapa con la hora estimada de llegada.

El nuevo Ultralight 403 C estará disponible en pocas semanas para la temporada de deportes acuáticos de 2018.

www.torqeedo.com



WaterGrip, nueva gama de hélices de Suzuki

Suzuki presenta una nueva gama de hélices de alto rendimiento en el Salón Náutico Internacional de Japón, en Yokohama. Suzuki ha anunciado la introducción de una gama personalizada de hélices de alto rendimiento para sus últimos cuatro tiempos fueraborda. La nueva gama de hélices se conocerá como WaterGrip y proporcionará a los fueraborda Suzuki el máximo rendimiento con sus nuevas características.

Las hélices estándar **WaterGrip** se beneficiarán de un nuevo sistema de bujes intercambiable que ha sido diseñado para reducir el deslizamiento y proteger el exterior del impacto. Además, el nuevo sistema de bujes se puede cambiar fácilmente cuando sea necesario, sin necesidad de una prensa especial.

Los nuevos modelos DF325A y el buque insignia de Suzuki, el DF350A, reciben sus propias hélices dobles WaterGrip, que ayudarán a lograr un mayor rendimiento y estabilidad y una conversión más eficiente de la potencia del motor al empuje con hélices contra-rotativas.

www.suzukimarine.com

El Volvo Penta D2-75 en la Vuelta al Mundo

Con una red de sofisticados dispositivos digitales, los veleros de la Volvo Ocean Race se encuentran entre los barcos más conectados del mundo. El motor D2-75 de Volvo Penta proporciona energía para todos los dispositivos a bordo, lo que permite la comunicación instantánea entre los equipos y la sede de la regata, y miles de entusiastas seguidores online de esta emocionante regata alrededor del mundo.

www.volvopenta.es



DIPOL

POWERED BY YAMAHA

30 años fabricando ilusiones

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

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

opacmare

REPUESTOS

Escaleras de baño
Grùas - pasarelas - Puertas
Electronica - Hidraulico



EUROMED YACHTING

Tiene una gran cantidad de repuestos en stock para todas sus reparaciones de equipos Opacmare

www.euromed-yachting.com
info@euromed-yachting.com
Tél fijo + 33 492 979 735
Movil + 34 657 591 060

Nuevos V6 FourStroke de Mercury Marine



Mercury Marine ha presentado en el Salón Náutico Internacional de Miami su nueva familia de motores fueraborda V6 FourStroke y la expansión de su línea comercial SeaPro. La nueva familia de motores se basa en el éxito de los fueraborda FourStroke de 75-150 HP de Mercury. Contaran con fueraborda FourStroke de 175HP, 200HP y 225HP y un fueraborda comercial SeaPro V-6 de 200HP.

Los nuevos fueraborda Mercury FourStroke y SeaPro están construidos sobre la nueva estructura V-6 de 3.4 litros de Mercury. Estructura que está diseñada para ser potente, ligera, compacta y de bajo consumo. El 3.4L V-6 emplea un cabezal de potencia de aspiración natural de gran desplazamiento y diseños de sección media y sistema de accionamiento.

Además, los motores fueraborda V-6 de 3.4L son bastante versátiles. El nuevo motor fueraborda FourStroke no es tan solo un motor de una gran cilindrada a 200 CV, sino que también es muy ligero, con su peso de 216 kg

La eficiencia de combustible tampoco tiene competidor: el 3.4L V6 FourStroke está configurado para maximizar la economía del combustible, ofreciendo así una ventaja de hasta un 15% en comparación con otros competidores más cercanos de cuatro cilindros.

www.mercurymarine.com





El motor diesel **Yanmar 3JH40** gana un premio a la innovación

El motor diesel common rail interior Yanmar 3JH40 ha sido reconocido como uno de los productos náuticos más innovadores después de recibir el prestigioso 2018 Progressive Insurance Miami International Boat Show Innovation Award.

Presentado este año como el motor diesel *common rail* intraborda más pequeño del sector náutico, el 3JH40 fue nombrado ganador de la categoría 'Inboard Engines' cuando la NMMA y Boating Writers International (BWI) entregaron los premios durante el Innovation Breakfast, celebrado en el Miami Marine Stadium Park & Basin en Virginia Key.

Con una potencia de 40 CV, el compacto y silencioso 3JH40 permite a los propietarios de embarcaciones de recreo y a los operadores de embarcaciones comerciales beneficiarse por primera vez de las ventajas de eficiencia y rendimiento asociadas a la más reciente tecnología de inyección de combustible *common rail* gestionada electrónicamente. ***www.yanmar.es***

para ti también

11ª FIRA MARÍTIMA COSTA DAURADA

CAMBRILS 17_18_19_20 MAYO



diseny: www.doradomascardenas.es

www.firamaritimacostadaurada.cat

FIRA MARÍTIMA COSTA DAURADA

CNCB CLUB NAUTIC CAMBRILS

AJUNTAMENT DE CAMBRILS
Promoció Econòmica

Diputació Tarragona

Ports de la Generalitat

COSTA DAURADA
Estació Nàutica

PALMA INTERNATIONAL BOAT SHOW



Del 27 de abril al 1 de mayo tiene lugar la 35 edición del Salón Náutico Internacional de Palma, este año con un 15% más de espacio para los expositores.



La 35 edición del Boat Show de Palma 2018 apunta a un éxito importante, con el cartel de "completo" colgado ya desde febrero para un evento más que consolidado en el calendario del sector. Además, estos últimos meses el equipo organizador ha tenido presencia en los salones más importantes de Europa, como Cannes, Barcelona y Dusseldorf, promocionando el Palma International Boat Show entre los profesionales más relevantes de la industria. Sin duda, ello tendrá un efecto positivo de cara a internacionalizarlo aún más.

Uno de los datos que mejor demuestra el éxito de la feria es el porcentaje de expositores que repiten presencia en Palma, que suele superar el 90%. Y también hay nuevas incorporaciones cada año. Las empresas están satisfechas con la organización del evento, que consideran una excelente oportunidad para ampliar su volumen de negocio y mostrar al público sus propuestas más atractivas.

La organización del evento, que impulsa en gran medida el sector económico, náutico y turístico en la zo-



Fechas
• Del 27 de abril al 1 de mayo de 2018

Horario
• Desde las 11:00h hasta las 20:00h
• La Noche del Mar: 28 de abril, desde las 11:00h hasta las 23:00h

Lugar del evento
• Moll Vell – Puerto de Palma

Organización
• Palma International Boat Show: IDI (Institut d'Innovació Empresarial)
www.boatshowpalma.com
• Palma Superyacht Show: Balearic Yacht Brokers Association
www.palmasuperyachtshow.com

na, corre a cargo del Govern de les Illes Balears, el Institut d'Innovació Empresarial de les Illes Balears y la Balearic Yacht Broker Association.

Más espacio de exposición

En la edición de 2018 se incrementa la superficie de exposición en un 15%. De esta forma se da cabida a más empresas que quieren participar en el evento del Moll Vell de Palma. Tras las peticiones del sector, la organización ha decidido ampliar la zona del Muelle de la Industria Pesquera. El resultado es un recinto ferial de más de 80.000 metros cuadrados.

El nuevo diseño del recinto ferial supondrá una remodelación de las zonas de exposición con el objetivo de optimizar todavía más el escenario del Moll Vell. De hecho, una de las novedades que seguro marcarán esta edición será la construcción de un puente flotante que unirá el Espigón de Consigna con el Muelle de la Industria Pesquera. Esta infraestructura temporal permitirá un recorrido circular que evitará zonas frías en el recinto ferial. El puente tendrá una longitud de 72 metros y una anchura de 5 metros, y permitirá la entrada y salida de las embarcaciones de la feria.

Uno de los objetivos más importantes del incremento de superficie, además de dar respuesta a las demandas





Palma Superyacht Show

Simultáneamente a la celebración del 35 Palma International Boat Show tiene lugar la sexta edición del Palma Superyacht Show, un exclusivo espacio reservado al brokerage y alquiler de yates de más de 24 m. Organizado por la industria, para la industria, el Palma Superyacht Show tiene una personalidad única y su ambiente relajado y social proporciona la plataforma de marketing perfecta para las compañías de yates.

El Palma Superyacht Show es la plataforma ideal para descubrir el mundo de los superyates. Los visitantes pueden alquilar un yate y experimentar la libertad de navegar, o pueden comprar el yate elegido para disfrutarlo este mismo verano. Con alrededor de 70 yates en exhibición de diferentes tipos y estilos, es fácil descubrir qué tipo de yate nos conviene mediante el asesoramiento de expertos de compañías chárter y de brokerage, además de recibir información sobre los últimos avances en tecnología y refit.

El Palma Superyacht Show está perfectamente sincronizado al comienzo de la temporada de verano, lo que permite comprar un yate, o reservar un charter y disfrutarlo ese mismo verano. Con una amplia selección de veleros y yates de motor de entre 24 y 60 metros de eslora en exhibición, el Palma Superyacht Show atrae a clientes internacionales, capitanes / tripulantes y visitantes de la industria.

Con Palma reconocida internacionalmente como un importante centro de *refit & repair* en el Mediterráneo, la feria cuenta también con un área especializada para este tipo de empresas en un ambiente B2B que ofrece presentaciones diarias y eventos de negocios.

El Palma Superyacht Show está organizado por la Balearic Yacht Brokers Association, un grupo de brokers internacionales, con el objetivo de proporcionar una plataforma comercial efectiva para la industria para promover la navegación y sus servicios.

Una de las novedades que seguro marcarán esta edición será la **construcción de un puente flotante** que unirá el **Espigón de Consigna** con el **Muelle de la Industria Pesquera**

del sector, es asegurar la preeminencia del salón e incrementar la calidad de la cita, una de las más importantes del Mediterráneo. También permitirá ordenar las embarcaciones en el mar, con el propósito de acoger a un mayor número de embarcaciones de gran eslora, que podrán alcanzar hasta 65 metros. Y es que este evento destaca, entre otras razones, por una exposición de superyates de auténtico lujo. En ella los asistentes disfrutarán descubriendo todos los detalles de algunos de los barcos más espectaculares del planeta en un entorno único.

De las embarcaciones expuestas, alrededor de un tercio estarán en el mar y el resto en tierra. Dadas las dimensiones del salón, se espera también un incremento del número de asistentes, que siempre se ha situado en los últimos años claramente por encima de los 30.000 visitantes.❋

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 **Festival de Cannes** cambia su identidad visual

En su 41ª edición, el Cannes Yachting Festival modifica su identidad visual para estar en línea con la evolución del sector. Mantiene cierta continuidad porque esta nueva creación conserva las principales características del ADN del evento: elegancia, líneas limpias, mar tranquilo, horizonte y estilo de vida que inspiran la navegación.

La evolución la marca la presencia de dos embarcaciones. Por un lado, el yate a motor, el punto fuerte de la feria, ilustra las 500 unidades que se exponen, de 2 a 65 metros de eslora. Por otra parte, el spinnaker del velero representa los más de 100 veleros, de 10 a 32 metros, presentados por los principales astilleros.

Ya sea por el número de embarcaciones en todas las categorías o por el número de veleros, el Festival Náutico de Cannes confirma su posición como el náutico más grande de Europa. De Vieux Port a Port Pierre Canto, de un extremo al otro de la famosa Croisette, lo mejor de la oferta internacional de motor, vela, monocasco o multicasco se reúne en Cannes del 11 al 16 de septiembre.



www.cannesyachtingfestival.com





Badalona potencia la tercera edición de Inicia't

Inicia't, La Fira de la Nàutica i els seus oficis celebra del jueves 24 al domingo 27 de mayo su tercera edición en el Puerto de Badalona. Una feria que tras sus dos primeras ediciones y los centenares de jóvenes que la han visitado pondrá especial énfasis en potenciar la oferta informativa acerca de una trentena de oficios relacionados con el mar y la náutica deportiva. De esta manera y como uno de sus ejes, quiere acercar a las nuevas generaciones al mar a través de los centros educativos como posibilidad profesional y, por tanto, previamente formativa. Otro de sus objetivos es, evidentemente, la vertiente lúdica del mar.

Los días laborables están centrados en los estudiantes de secundaria, que realizarán bautizos de deportes náuticos y podrán ver y "tocar" aspectos técnicos concretos de la construcción y mantenimiento de embarcaciones, entre otras exhibiciones y simulaciones.

El fin de semana la feria ofrece un amplio abanico de prácticas náuticas para que el público en general las pueda probar: kayaks, paddle surf, catamaranes, patines, remo, dragon boat, vela ligera, pesca deportiva, etc. También organiza un mercado de temporada y náutico, actuaciones de pequeño formato y brinda una oferta gastronómica para crear una atmósfera festiva y de ocio.

https://iniciatbadalona.com



Trofeo **SAILING Meeting**

Durante la celebración, del 6 al 8 de abril del Campeonato de Catalunya de Cruceros ORC 2018 - V Trofeo SAILING Meeting, organizado por el Club Marítim Port Ginesta, con la colaboración de Sailing Meeting, los participantes y asistentes a la prueba podrán disfrutar de un village con diversos expositores y actividades para amenizar la jornada náutica. Las inscripciones al V Trofeo SAILING Meeting pueden realizarse a través del formulario online disponible en la página web del Club Marítim Port Ginesta y del Sailing Meeting. *www.sailingmeeting.com*

SALON NAUTICO DENIA

Nos gusta el mar



XI EDICIÓN 2018

Salón Náutico de Denia

DEL 27 DE ABRIL AL 1 DE MAYO

AJUNTAMENT DE DÉNIA
Concejalía de turismo

MARINA DE DENIA

WWW.SALONNAUTICODENIA.COM
WWW.MARINADEDENIA.COM
#TURISMONÁUTICO
@DENIABOATSHOW
+34 966 424 307

Yamaha adquiere la distribución de **Lomac** para España

Yamaha Motor Europe distribuirá, en exclusiva a través de su red de concesionarios, la marca de semirrígidas Lomac, un acuerdo que ayudará a posicionar la prestigiosa marca de embarcaciones en el panorama nacional de semirrígidas. El posicionamiento del producto, a través de acciones de marketing y estrategias de mercado, será una de las obligaciones y por supuesto objetivos de la marca de los diapasones para este nuevo año.
Yamaha Motor Europe quiere entrar en el sector de las semirrígidas y su apuesta por Lomac es firme para conjuntamente atingir los objetivos estipulados a corto, medio y largo plazo. Una sociedad que pretende ofrecer a los clientes el mejor producto del mercado con la garantía de la marca líder mundial en motores fueraborda.
www.yamaha-motor.eu/es



SailSelect en Canal Cocina



La velería SailSelect colabora, por tercera vez, con el canal televisivo Canal Cocina y participa en una nueva e interesante propuesta de la mano del conocido patrón y regatista, el "Viejo Lobo" (Juan Leiva) en su participación en el Campeonato de Crucero Interclubs del Estrecho. La primera participación televisiva de Sailselect fue en el programa "De puerto en puerto" (http://canalcocina.es/programa/canal-cocina-de-puerto-en-puerto) del canal gastronómico, después siguieron las aventuras del velero "Chasula" por aguas gallegas y en esta tercera aparición Sailselect acompañará al "Viejo Lobo" en una de sus travesías. SailSelect es una empresa de deportes acuáticos destinada a la importación, distribución y venta de velas para barcos en toda Europa. Esto incluye velas nuevas para crucero , daysailer y vela ligera para navegación de recreo, navegación en alta mar y regatas profesionales.
www.sailselect.es



Marina Estrella amplía su red de distribución en Andalucía

Marina Estrella, importador en exclusiva de las mejores marcas de embarcaciones del mercado como barcos a motor Azimut Yachts, Minorchino y Benetti, catamaranes Fountaine Pajot y veleros Hanse, Moody y Nautor Swan, ha ampliado su red de distribución incorporando a la empresa I.Castañer Yacht como nuevo distribuidor para Andalucía de Hanse Yachts.
Marina Estrella cuenta con una amplia red de ventas y servicios náuticos en España y Portugal, con sólida presencia en las principales zonas de navegación, en enclaves seleccionados por su entorno, su prestigio o su tradición marinera, donde el mar juega un papel fundamental.
Calidad, funcionalidad y diseño van juntos en la nueva gama de veleros Hanse diseñados por Judel/Vrolijk & Co, que ofrecen interiores lujosos y confortables, así como líneas de agua rápidas y modernas con espacios de tránsito y de trabajo despejados, y una maniobra para una tripulación mínima, que pueda sacar un máximo rendimiento de su esbelto plano vélico. ***marinaestrella.com***

Fairline Yachts patrocina el Campeonato Británico GT



El lujoso fabricante británico de yates a motor, Fairline Yachts, será patrocinador principal de Rick Parfitt Jnr Racing para el Campeonato Británico de GT. A Rick Parfitt Jnr se unió Russell Currie, Director General de Fairline Yachts, mientras desvelaba su participación en el campeonato británico de GT Bentley en el exclusivo Morton's Club de Berkley Square en Londres, famoso por ser el hogar de los Bentley Boys originales. La nueva e impactante imagen de competición fue revelada a la multitud de VIPs, patrocinadores y entusiastas del automovilismo deportivo, y mostró claramente la nueva asociación entre el piloto campeón de carreras y el lujoso fabricante británico de yates a motor.
www.fairline.com

MEJORAMOS TU SEGURO

www.metromar.es



900 100 390

Protege tu embarcación con el asesoramiento exclusivo de un equipo experto, líder en el sector náutico.

METROmar
Seguros en la mar

FIATC SEGUROS



¡RESERVA LA FECHA!

Iniciat
La feria de la náutica y sus oficios

Puerto de Badalona

2018
24, 25, 26 y 27 de Mayo

Ocio. Formación. Profesión.

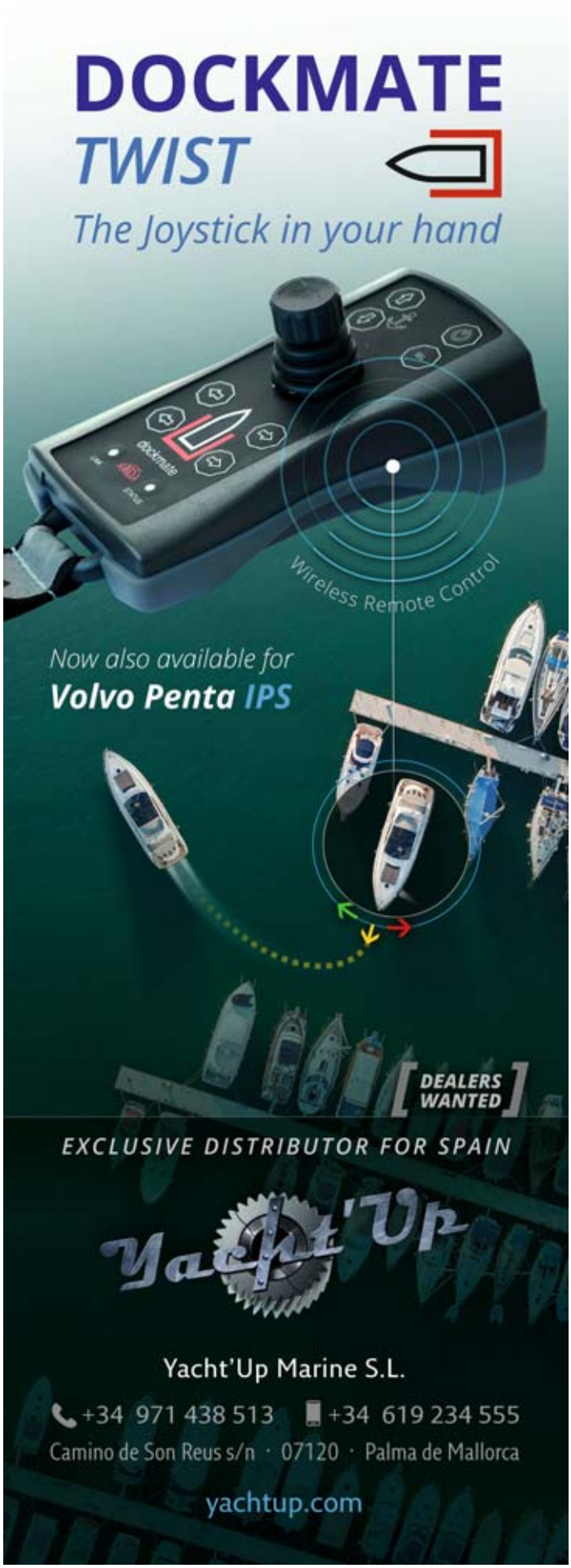
¡Descubre las posibilidades del mar!
En esta edición, más acción, más actividad, más experiencia.

www.iniciatbadalona.com

Port de Badalona

marina badalona

¿Quieres saber más?
¡A tu disposición!:
events@marinabadalona.cat



La red AD en España, Francia e Italia



Es un comienzo de año muy alentador para la marca Accastillage Diffusion, líder europeo en equipamiento náutico del navegante y de su embarcación. La red se expande con varias aperturas de tiendas en Francia, en España y en Italia, 12 en total, con la apertura de una tienda en L'Escala (Cataluña) de la empresa Nautevela, representante de las embarcaciones Bénéteau desde hace varios años (apertura prevista a finales de marzo).
Por otro lado, la Guía de la marca Accastillage Diffusion, publicada cada año desde 2002, está disponible en todos los puntos de venta de la red desde el 17 de marzo. La Guía AD cumple con todas las necesidades y presupuestos y se publica en francés, español e italiano. Los expertos de la red ofrecen sus consejos a lo largo de las páginas de la Guía, así como en la nueva web o en el canal Youtube de la marca. Disponible en versión para hojear en la aplicación geolocalizable Ofertia (alrededor de los puntos de venta AD).
www.accastillage-diffusion.es



Solaris Yacht abre nueva oficina en Palma

Solaris Yacht Custom y Luxury Marine SL anuncian la apertura de una nueva oficina en Palma esta primavera. La oficina estará ubicada en el Real Club Náutico en cooperación con Yacht Center Palma, empresa que ha estado bajo nueva administración durante los últimos dos años y cuenta con ingenieros especializados en el sector. Serán socios para todos los servicios y mantenimiento para garantizar las condiciones de todos los yates a sus clientes. La nueva oficina estará lista para el Salón Náutico de Palma que se celebrará del 27 de abril al 1 de mayo.
www.solarisyachts.com



Deportividad y Elegancia

Sessa Marine C44

SPORT YACHT

IMPORTADORES EN LA GAMA YACHT Y EXPLORER

www.sportyacht.net

Puerto Deportivo El Masnou, local 40 (CENTRAL) - Club Nautico de Empuriabrava, local nº3 - Tel.: 627 071 081

Presentes en

Boat Show Palma



Sesión formativa de Vetus

En las instalaciones de Yacht Center Palma en Mallorca tuvo lugar una sesión formativa a cargo de la compañía Vetus. El objeto de dicha formación fue presentar y divulgar en detalle los artículos expuestos en las tiendas de Yacht Center Palma. En esta jornada la agenda estuvo copada por los sistemas de escape, agua presión y maniobra. También se realizó una explicación general de las marcas Marex, V-Quipment y Maxwell, todas ellas incluidas en el catálogo de Vetus. Fue una sesión concentrada durante una tarde para permitir la máxima participación del equipo de YCP, abarcando todas las áreas.

El desarrollo de sistemas innovadores para barcos es la meta de Vetus, que desarrolla sistemas consistentes en una amplia gama de productos para mantener las embarcaciones en las mejores condiciones.

www.vetus.com

El Museu Marítim lanza el proyecto "Dona'm la mar"



El Museu Marítim de Barcelona impulsa el proyecto "Dona'm la mar" para hacer visibles a las mujeres vinculadas con el mundo marinero e incorporar la mirada femenina en el relato museístico. Se trata de una iniciativa pionera que incluye investigación, diagnóstico y un documento final con recomendaciones para reorientar la narrativa del museo incorporando la perspectiva de género. La periodista Catalina Gayà Morlà es la coordinadora del proyecto, que prevé finalizarse el 2019 con la edición de un libro, una propuesta educativa y una instalación. El proyecto se presentó en el marco de las XX Jornades de Museus i Educació organizadas por el Museu.

www.mmb.cat

Convenio de ANAVRE y la Real Liga Naval Española

La Asociación de Navegantes de Recreo (ANAVRE) ha firmado un convenio con la Real Liga Naval Española para colaborar mutuamente en el desarrollo de las actividades de cada asociación. Susana Jiménez Rodríguez, Tesorera de la Liga Naval, y Ángel López Jubete, Secretario de ANAVRE, suscribieron un documento por el cual ambas entidades informarán de las agendas de actividades de la otra, invitando a los miembros de cada asociación, evitando fijar en las mismas fechas actividades similares o coincidentes, y organizando actos culturales y sociales conjuntos, cooperando con ponentes y colaboradores en los actos de la otra institución.



anavre.org - www.realliganaval.com

Marine Site llega a España con Náutica MGB



El astillero siciliano Marine Site y la empresa española Náutica MGB unen fuerzas para acercar a España la producción de la firma italiana. Fruto de este acuerdo, desembarca en España la gama de embarcaciones en PRFV de Marine Site, creada en 2013.

Un diseño y una cuidadosa y artesanal construcción 100% italiana distinguen a la oferta de la marca, compuesta en este momento por cinco propuestas de entre 3,30 y 5,50 metros de eslora. Tras su estética deportiva, ocultan una gran robustez y fiabilidad, conseguida a base de la elección de materiales de calidad y la creación de cascos con compartimentos internos estancos. Sobre cubierta, manda la versatilidad para acercarse a las diferentes formas de disfrutar de la náutica. El Marine 19 Open, de 5,50 metros de eslora, es el primer barco que ha llegado a nuestro país tras la firma del acuerdo comercial entre ambas compañías.

www.nauticamgb.com



Varador 2000
presenta Maresmar

Varador 2000 presentó en el Museo Marítimo de Barcelona el encuentro de barcos históricos y centenarios Maresmar – Trobada de Centenaris 2018, que se realizará en Arenys de Mar y en aguas del Maresme (Barcelona) entre 8 y el 10 de junio. Maresmar es un encuentro de embarcaciones centenarias e históricas que organiza la empresa Varador 2000 en la que participarán una veintena de barcos encabezados por el *Santa Eulàlia* –buque insignia del Museu Marítim de Barcelona– y el *Sirius*, que este año cumplen 100 años y aún navegan. También participarán otros barcos históricos como el *San Ramon,* el *Far Barcelona*, el *Bon Temps* y *La Courtisane*, entre muchos otros.

El encuentro cuenta con el apoyo del Museu Marítim de Barcelona, la Facultad de Náutica, Ports de la Generalitat, la Diputación de Barcelona, el Consorcio de Promoción Turística Costa del Maresme, el Consell Comarcal del Maresme, varios ayuntamientos de esta comarca encabezados por el de Arenys de Mar, y otras instituciones, entidades y asociaciones, así como varios patrocinadores privados. La presentación tuvo lugar en el Museu Marítim de Barcelona, y contó con la participación de su director general, Roger Marcet; del decano de la Facultad de Náutica, Agustí Martín, y de Xiqui Mas, director general de Varador 2000, la empresa organizadora del evento.

Según explicó Xiqui Mas durante la presentación, *"Maresmar pretende promover la economía y el turismo del Maresme, difundir la cultura y el patrimonio marítimo, y divulgar los oficios relacionados con el mar"*.

www.maresmar.cat







VI CONGRESO NÁUTICO

Un sector unido

Un año más, la celebración en **Palma de Mallorca** del **Congreso Náutico**, organizado por **ANEN**, nos permite confirmar que el sector de la náutica de recreo ha logrado la tan esperada **cohesión de todos los subsectores** para, de esta forma, **avanzar desde la fuerza** que emana de **la unión**.

El recién estrenado, y aún algo desangelado Palacio de Congresos de Palma, acogió a los más de 400 asistentes a la sexta edición del Congreso Náutico, que puede ser calificado de éxito total. A lo largo de jornada y media fueron pasando por el estrado ponentes y participantes en mesas redondas, tratando de temas de alto interés para el sector. Un año más, el Consejero de Trabajo, Comercio e Industria, Iago Negueruela, fue el encargado de abrir el Congreso que, dos días más tarde, cerraría la presidenta del Govern Balear, Francina Armengol. Ambos expresaron nuevamente su apoyo a un sector que saben primordial para la economía de su comunidad, al generar una cifra de negocio de 300 millones de euros y más de 3.000 puestos de trabajo cualificados y estables. Tanto el uno como el otro hablaron de la importancia de la innovación, de activar la industria náutica y de la formación. Al respecto de la formación, Iago Negueruela agradeció la labor de ANIB – Asociación Náutica Islas Baleares presidida por Jaume Vaquer – cuya incesante insistencia les ha llevado a poner en marcha un proyecto de Formación Profesional centrada en el mantenimiento, reparación y construcción de embarcaciones, para el que han destinado un presupuesto de unos dos millones de euros.

Análisis del sector

Las primeras ponencias se centraron en temas económicos, comenzando José M. Gay de Liébana haciendo un amplio repaso a la situación económica mundial –mostrándose algo escéptico frente a los datos que el gobierno da sobre el crecimiento de España y apuntando la necesidad de apostar por la innovación y por la industria, entre ellas la náutica, como medidas para no depender exclusivamente del turismo. Le siguieron Alfonso Novales y Maribel Martínez, de la Universidad Complutense de Madrid, presentando el informe *"Impacto de la Náutica de Recreo"* elaborado por su equipo con la coordinación de ANEN y la colaboración de MYBA y AEGY. Tiempo habrá para analizarlo con más detalle, tan solo mencionar que estiman que en España existen unas 3.700 empresas que ofrecen empleo directo a unas 20.000 personas y aportan casi 4.900 millones de euros al VAB.

A esta intervención le siguió la de Stefano Pagani, representante de ICOMIA y UCINA, quien valoró que en Europa hay unos 36 millones de navegantes y en el mundo unos 30 millones de embarcaciones –el 90% de las mismas menores de 8 metros– calculando que a nivel mundial existen unas 100.000 empresas de construcción que generan un millón de empleos y facturan más de 45.000 millones de euros.

Relevo generacional

Este segundo bloque se inició con la intervención de Leopoldo Abadia, de la que extraemos su afirmación de que *"un hijo no tiene porqué ser un clon de su padre"* y que es totalmente factible que una empresa siga yendo bien aunque el nuevo responsable no mantenga, al 100%, el estilo o las formas de su progenitor, afirmación que tuvo su confirmación con el relato que Jorge Giquel y Álvaro Giquel hicieron del proceso de relevo en la dirección de Touron Náutica. El acertado ritmo de sus intervenciones mantuvo vivo el interés de la audiencia, que no regateó señales de simpatía, cuando hicieron referencia a sus respectivos padres Fernando y Luis, y de complacencia al referirse a los 70 años de historia de esta muy veterana y respetada empresa, que desde 1974 pertenece al 100% a la familia Giquel. Desde 2009 lleva Fernando al frente de la misma, habiéndose incorporado Álvaro en 2017, como responsable de administración y finanzas.

Cerró el bloque la "influencer" Marta Flich, que no acabó de conectar con la audiencia al centrar su discurso en la forma de comunicarse con los "millennials" un segmento de clientes sumamente joven y que tan solo sigue lo que marcan las redes sociales, aunque sí acertó por completo al apuntar la necesidad de cambiar la imagen elitista que suele transmitir el sector.



Evidente interés

No podemos dejar de destacar el cambio que desde hace algunos años se viene produciendo en las relaciones entre la Dirección de la Marina Mercante y el sector y que fueron evidentes en este Congreso, al que su Director General, Rafael Rodríguez Valero, asistió desde su inicio hasta su clausura, mostrando un claro interés por todo cuanto en él se trataba y asegurando, una vez más, que él y su equipo están en sintonía con el sector. Delegó en el Subdirector General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional, Julio Fuentes, la labor de dar a conocer las normas actualmente en curso, informando que está ya en fase de audiencia pública el proyecto del Real Decreto que establece las habilitaciones anejas a las titulaciones de recreo y que a su vez actualiza las medidas de seguridad al respecto de las motos acuáticas. Anunció a su vez estar avanzando en la actualización de la normativa sobre los equipos de seguridad a bordo, tema que desean consensuar con todos los sectores involucrados.

www.congresonautico.com

A lo largo de **jornada y media** fueron pasando por el estrado ponentes y participantes en **mesas redondas**, tratando de **temas de alto interés para el sector**



Movilidad y sostenibilidad en la náutica.



Fiscalidad y derecho aduanero.

Sostenibilidad

Vigo –como ejemplo de ciudad que se abre al mar en una comunidad como la gallega, muy volcada en las actividades náuticas– y Repsol –con la presentación de nuevos combustibles destinados al transporte marítimo y renovando su apuesta por la sostenibilidad y por el servicio, con 71 puntos de suministro en puertos de recreo y otros 48 directos– fueron las siguientes intervenciones en el intenso programa de la primera jornada. El importante tema de la sostenibilidad fue a su vez el tema central de la mesa redonda en la que representantes de Yamaha, Torqeedo, Movilmotors, Volvo Penta y Lalizas analizaron la normativa que existe en cuanto a emisiones y expusieron las innovaciones que cada una de estas empresas está desarrollando para su reducción. La propulsión eléctrica fue uno de los puntos debatidos, poniéndose en evidencia la necesidad de que la administración aporte las infraestructuras pertinentes para su desarrollo y las limitaciones, en cuanto a velocidad y autonomía, que este sistema de propulsión aún presenta.

El chárter como solución

Representantes de YachtSys, de Nautal, del puerto deportivo Alcudiamar y del Club Nàutic Sant Antoni de Portmany de Ibiza confrontaron sus opiniones sobre el presente y el futuro del chárter ya que, mientras los profesionales del chárter se congratulan por el incesante aumento de este sector, en todas sus facetas, quienes gestionan los puestos de amarre apuntan a los problemas que dicha actividad crea en los clubes y marinas. Para los primeros, el chárter viene a solucionar el innegable problema de falta de amarres, al posibilitar el uso de una embarcación por un alto número de aficionados, mientras que para los otros la convivencia de usuarios estables con la clientela de chárter –especialmente la del "day charter"– es altamente conflictiva y, aún sabiendo que la solución estriba en destinar espacios concretos al uso comercial, no siempre resulta factible hacerlo en las instalaciones ya existentes.

El **sector náutico** genera generar una cifra de negocio de **300 millones** de euros y más de **3.000 puestos** de trabajo cualificados y estables

Novedades legislativas, empleo y aduanas

Carlos Sanlorenzo, Director Gerente de ANEN, moderó el debate que abrió la segunda jornada y que versó sobre la regulación de la compra y venta de embarcaciones, tras la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima. La magistrada de la Audiencia Provincial de Valencia, Purificación Martorell, y el socio de Albors Galiano Portales, el abogado Javier Portales, trataron sobre el tema de las garantías y, a ese respecto, de la importancia de incluir, en cualquier operación de compra y venta, un contrato bien detallado de los acuerdos establecidos, vital a la hora de enfrentarse a cualquier reclamación.

Desde su posición como Consejero de Transportes en la Representación Permanente de España en la OMI (Organización Marítima Internacional), Víctor Jiménez insistió en la relevancia del sector marítimo –en todos sus campos– en lo que a oportunidades laborales se refiere, ofreciendo a los jóvenes un amplio abanico de posibilidades para desarrollar una provechosa e interesante carrera profesional.

Por su parte, Miguel Ángel Serra, asesor fiscal de ANEN y Socio de Albors Galiano Portales, expuso las repercusiones del nuevo Código Aduanero de la Unión Europea en el régimen de Admisión Temporal de yates, acompañándole en el posterior debate el Jefe de la Dependencia Regional de Aduanas e II.EE. de las Islas Baleares, D. Miguel Morey.

Grandes Yates

No podía estar ausente del Congreso un sector tan importante como el de los grandes yates, que fue presentado por Diego Colón de Carvajal, presidente de AEGY, quien dio paso a Anne Sterringa para que diera a conocer las cifras del chárter en barcos de grandes esloras en Baleares. Dichas cifras reflejan el incesante incremento de este sector que de ofrecer 31 barcos de más de 20 metros de eslora en 2013 ha pasado a contar con 177 en 2017, como fruto evidente del efecto de los cambios de legislación y de cargas impositivas que se han ido produciendo. Como representante del MYBA, Marta Iglesias ahondó en las oportunidades laborales que este importante sector ofrece.

Punto final motivador y emotivo

El broche de oro lo puso este año el atleta paralímpico Enhamed cuya ceguera, desde que tenía 8 años, no le ha impedido llevar a cabo una vida plena y desarrollar una carrera deportiva que le ha llevado a ganar múltiples medallas en natación, habiendo incluso atravesado en estrecho de Gibraltar a nado. Su espíritu deportivo e inquieto le llevó el pasado año a realizar el Camino de Santiago por mar, manifestando su total entusiasmo por la navegación a vela y por el cálido ambiente de este evento. Con sus palabras transmitió que no hay obstáculo alguno que impida alcanzar las metas que cada uno se fija en la vida.✻ *Y. Llinás*

PARECE DIFERENTE PORQUE **ES DIFERENTE**



RENDIMIENTO
Y FUNCIONALIDAD

WT-2: CAPACIDAD A BORDO Y UN VALOR EXCEPCIONAL

heyday®
WT-1, WT-2, WT SURF



GRANDE EN DIVERSION
ENORME EN VALOR Y CALIDAD

BAYLINER®

element
SERIES

EL ALMA DE LA FIESTA

Modelos Serie: E5, E6, E7

Powered by MERCURY

1958 2018
#aniversario

touron
www.touron-nautica.com



1958-2018 60 aniversario de TOURON NÁUTICA

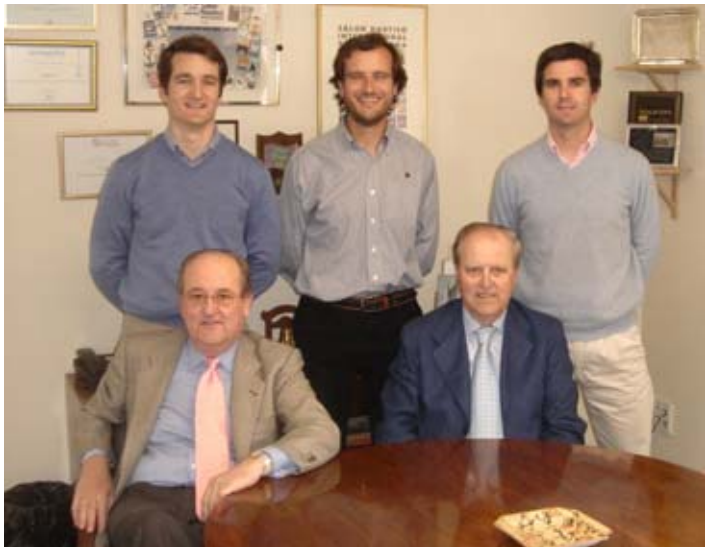
Tradición, esfuerzo y liderazgo describen la trayectoria en el sector de la **náutica de recreo** de la empresa **Touron Náutica**, que ahora cumple **60 años**.

Touron Náutica es una empresa dedicada a la distribución de motores marinos, accesorios y embarcaciones que alcanza los 60 años de vida llena de vigor. Representa de forma exclusiva para España y Portugal las marcas Mercury (motores fueraborda), MotorGuide (motores eléctricos), Mercury MerCruiser (motores dentro-fueraborda e interiores gasolina), Mercury Diesel (motores dentro-fueraborda e interiores diésel), Cummins (motores interiores diésel), Cummins Onan (generadores marinos), Quicksilver y Bayliner (embarcaciones de fibra de vidrio), Valiant, Black Fin, Mercury, Genesis y Generation (embarcaciones semirrígidas), Mercury, Walker Bay y Odyssey (embarcaciones neumáticas).

Fue en 1958 cuando Gonzalo Touron, fundador de la empresa, firmó el primer contrato con International Mercury Outboard para la importación y distribución de los motores fueraborda Mercury para España. Desde entonces han transcurrido seis décadas en las que la compañía se ha consolidado como uno de los protagonistas indiscutibles de la industria.

Con oficinas y almacenes centrales en Alcobendas (Madrid), Touron es uno de los distribuidores principales del grupo Brunswick Marine EMEA, líder en la fabricación de motores marinos a nivel mundial. Además, ha sido distribuidor de marcas como Bertram Yachts y Yanmar Marine para España, entre otras. Cuenta a día de hoy con una cartera de 328 clientes entre concesionarios, servicios y astilleros en España y Portugal. Su

Fechas más relevantes de la trayectoria de Touron



Familia Giquel.

1947 Se crea la empresa Gonzalo Touron Florit, que comienza su negocio en la calle Castelló, 24 de Madrid, con una exposición en calle Castelló, 20. Se dedica a la importación de motocicletas BSA (SUN BEAM) y es representante de camiones americanos INTERNACIONAL.
1956 Se firma contrato para la distribución de los automóviles SAAB y los automóviles de lujo FACEL VEGA para España.
1958 Se firma el primer contrato con INTERNATIONAL MERCURY OUT BOARD a nombre de Gonzalo Touron Florit para la importación y distribución de motores fueraborda MERCURY en España. MERCURY introduce en el mercado el primer motor dentro-fueraborda de la compañía, llamado MERCRUISER que también es distribuido por Gonzalo Touron Florit.
1963 Se incorpora a la empresa Fernando Giquel Alcocer. Primera edición del SALÓN NÁUTICO DE BARCELONA, donde Touron participa como expositor.
1965 Fallece Gonzalo Touron Florit, fundador de la compañía, haciéndose cargo de la misma Leopoldo Pita Orduña, pasándose a llamar CARMEN PITA VDA. DE GONZALO TOURON.
1969 Se constituye la sociedad TOURON, S.A. Entra a formar parte de la sociedad Fernando Giquel Alcocer.
1970 Se firma con BERTRAM YACHT contrato de representación en exclusiva de sus embarcaciones para España.
1973 Se incorpora a la empresa Luis Giquel Alcocer.
1974 Fallece Leopoldo Pita Orduña haciéndose cargo de la Gerencia de la compañía Fernando Giquel Alcocer y Luis Giquel Alcocer.
1975 Se inauguran las instalaciones de Alcobendas en una superficie de 2.000 m^2 donde se centraliza toda la actividad.
1980 Se abandona la representación de automóviles SAAB, concentrando todos los negocios de la sociedad en el sector de la náutica de recreo.
1982 Touron hace una ampliación de capital para adecuar las necesidades futuras de la empresa. Entra a formar parte de la sociedad, como accionista, Luis Giquel Alcocer y Fernando Giquel Alcocer refuerza su posición en el accionariado.
1983 Por razones de competencias con proveedores nacionales y precio, se deja la representación de BERTRAM YACHT. Se cumple el 25 Aniversario de la firma del contrato con INTERNATIONAL MERCURY OUTBOARDS para la representación de los motores MERCURY.
1984 Se cierra la exposición de calle Castelló 23 y la actividad queda limitada a la importación y distribución de los productos de MARINE POWER EUROPE para España. Se cancelan los contratos con CIGALA & BERTINETTI, POSYLLIPO y ALPHA MARINE.
1987 Se firma contrato con MARINE POWER EUROPE para la representación en exclusiva de MARINER, convirtiéndose en la primera empresa privada que representaba los motores MERCURY, MERCRUISER y MARINER en Europa.
1990 Se firma contrato de representación en exclusiva con YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD., primer fabricante mundial de motores interiores diesel.
1993 Se firma contrato de representación con BAYLINER MARINE CORPORATION para la distribución en España de la embarcación JAZZ, primera embarcación de recreo con propulsión jet en el mercado español.
1995 Se firma contrato de representación en exclusiva de los motores fueraborda FORCE, tercera marca de MERCURY MARINE y se incorporan a los productos representados, las embarcaciones QUICKSILVER. Se firma contrato de representación en exclusiva con LOMAC NAUTICA, fabricante italiano de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de Hypalón-Neopreno LOMAC.
1999 Se incorpora a la empresa Fernando Giquel Elvira con responsabilidades en el departamento de Marketing.
2000 Ampliación de las instalaciones en Alcobendas, pasando de 2.000m^2 a 5.500 m^2, con un almacén dedicado para cada producto. Se incorpora a la empresa Álvaro Giquel Sosa como Coordinador de Touron Portugal.
2001 Se firma contrato con MARINE POWER EUROPE para la representación en exclusiva de todos sus productos para el mercado de Portugal. Asimismo, se firma contrato con YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD. para la representación de los motores YANMAR en Portugal. Se compran unas instalaciones en Alcabideche – Cascais.
2004 En el mes de octubre se comienza la distribución en exclusiva de las embarcaciones WALKER BAY y GENESIS para España y Portugal. En este mismo año se pone en marcha el Proyecto TOURON 2004 con la creación de 5 diferentes áreas de negocio con sus correspondientes directores y equipos. ›››



Touron en el Salón Náutico de Barcelona.

››› **2008** Finalización de la ampliación de los almacenes y puesta en marcha del nuevo sistema de gestión automática del almacén. Se firma con BRUNSWICK MARINE IN EMEA la distribución en exclusiva de las semirrígidas VALIANT para los mercados de España y Portugal. Asume la distribución de la marca de motores CUMMINS MERCRUISER DIESEL para el mercado español. Celebra su 50 aniversario como distribuidor MERCURY en España.
2009 Fernando Giquel Alcocer se jubila después de 46 años en la compañía. Fernando Giquel Elvira asume la Gerencia.
2010 Fernando Giquel Alcocer y Luis Giquel Alcocer compran al grupo Pita el 75% de las acciones de Touron que estaban en poder de este grupo. De esta manera pasan a controlar el 100% del capital de la sociedad. Se firma con BRUNSWICK MARINE in EMEA la distribución en exclusiva de las embarcaciones BAYLINER para Portugal.
2011 TOURON asume la distribución de los generadores marinos CUMMINS ONAN en exclusiva para el mercado español.
2012 Los productos de ATTWOOD MARINE se comienzan a distribuir a través de la red de Concesionarios en España y Portugal. La Joint Venture CUMMINS MERCRUISER DIESEL se escinde, pasando TOURON a comercializar los motores MERCURY DIESEL y CUMMINS para España y Portugal.
2013 Lanza la tienda náutica online www.barcosymotores.com para la venta de productos y marcas a través de internet. TOURON es nombrado el nuevo distribuidor de la marca de embarcaciones BAYLINER para España. En octubre, es nombrado distribuidor de accesorios LAND N SEA, empresa del grupo Brunswick, y con ello, distribuidor en exclusiva de la marca SEACHOICE.
2016 Adecuación del almacén para crear 1.500 nuevas ubicaciones para accesorios náuticos LAND N SEA, SEACHOICE y ATTWOOD. Álvaro Giquel Sosa es nombrado Director Gerente áreas Financiera & Administración. TOURON lanza un sitio web dedicado de forma exclusiva a la promoción de las marcas de accesorios náuticos.
2017 Luis Giquel Alcocer se jubila después de 44 años en la compañía.
2018 TOURON celebra su 60 aniversario como distribuidor MERCURY en España.



Fernando Giquel y Leopoldo Pita.



Gonzalo Touron en la exposición de la calle Castelló de Madrid.

red de concesionarios y servicios es de las más extensas del mercado, la cual atiende las necesidades comerciales y de servicio de los clientes finales de las marcas.
Durante el presente 2018 Touron organizará una serie de actos para celebrar su 60 aniversario, entre los que se encuentra la celebración de un viaje de concesionarios Mercury a finales del mes de septiembre para visitar las fábricas de Mercury Marine en Fond du Lac (Wisconsin, EE.UU.), con estancias en las ciudades de Chicago y Nueva York. "*Estamos muy entusiasmados y contentos de poder compartir esta celebración con toda la gente que ha contribuido al crecimiento y éxito de la empresa*", ha declarado al respecto Jorge Giquel, director de Marketing en Touron.

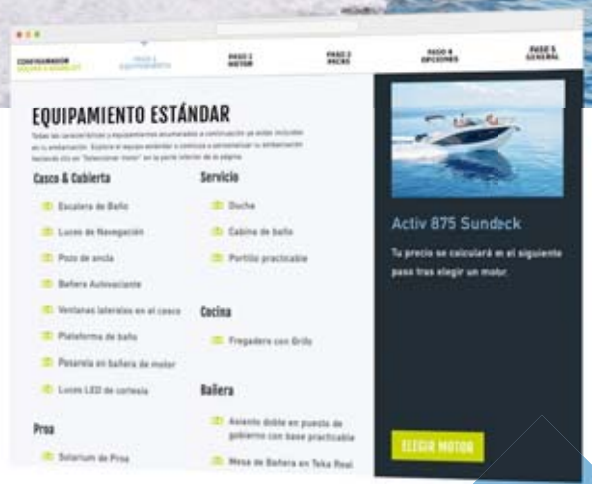
Hitos históricos

La celebración de la próxima edición del Salón Náutico de Barcelona, del 10 al 14 de octubre, servirá para poner el broche final a estos actos, con la celebración de una cena de gala el día 13 de octubre, en la que participarán clientes, proveedores, prensa especializada, empleados y familiares. Touron ya participó como expositor en la primera edición del Salón Náutico de Barcelona, celebrada en 1963, y desde entonces ha mantenido una estrecha relación con sus organizadores. De hecho, en 1991 ya recibió un reconocimiento por sus 30 años de participación ininterrumpida.
Otro de los momentos claves en su historia tuvo lugar en el año 2000 con la ampliación de las instalaciones de la compañía en Alcobendas, pasando de 2000 metros cuadrados a 5.500, con un almacén dedicado para cada producto. En 2000 se finalizó esta ampliación y se puso en marcha el nuevo sistema de gestión automática del almacén, de manera que la capacidad de almacenaje de la sociedad quedó triplicada.✻
www.touron-nautica.com

QUICKSILVER®

DESCUBRE LA 875 SUNDECK EN NUESTRA PÁGINA WEB

Powered by MERCURY



CONFIGURA EL BARCO DE TUS SUEÑOS Y RECIBE UN PRESUPUESTO

¿Sueñas con esa **combinación perfecta entre diversión, potencia y diseño?** Sube a bordo de la Quicksilver 875 Sundeck y empieza a disfrutar de largos días de sol, navegación relajada y de los deportes en el agua. Descubre el configurador intuitivo y añade el equipamiento que deseas para tu **Activ Sundeck.** Convierte tus sueños en realidad y ¡recibe un presupuesto ahora!. **www.quicksilver-boats.com**

1958 2018 #aniversario

touron
www.touron-nautica.com

LEÓN VON ONDARZA ABOGADOS

Especialistas en Derecho Marítimo



El despacho **León von Ondarza Abogados** se centra, particularmente, en el **Derecho Marítimo**, abarcando prácticamente **todas** las **ramas relevantes** en esta especialidad, sin descuidar el **aspecto registral** y **documental** de las **embarcaciones de recreo**, **asesorando** tanto a **empresas** como a **particulares**.

El despacho León von Ondarza Abogados (LVOF) fue fundado por un hombre con un currículum envidiable y gran experiencia en el sector. León von Ondarza Fuster se licenció en Derecho por la Universidad de Navarra (1992). Su interés por los barcos le llevó a especializarse en Derecho Marítimo por el Instituto Europeo de Estudios Marítimos (Gijón, 1993). Realizó el Curso de Extensión Universitaria en Oceanografía y Recursos Marinos de la Universidad de las Palmas de Gran Canaria e Instituto de Estudios Medioambientales (2002) y el Curso de Contaminación Marina del Instituto Marítimo Español (2005). Sus oficinas están situadas en Palma de Mallorca, pero también atiende a clientes fuera de las islas.

En la actualidad es secretario de la Asociación Española de Grandes Yates (AEGY) desde su creación en 2006. Desde noviembre de 2015 también participa como miembro del Consejo de Administración de Ports de llles Balears, en representación de la Asociación de Instalaciones Náutico Deportivas (ANADE). También es miembro de la Real Liga Naval Española (RLNE).

El despacho que dirige se centra en materias de Derecho Civil, Mercantil, Administrativo y, de forma particular, en el Derecho Marítimo, abarcando prácticamente todas las ramas relevantes en esta especialidad, sin descuidar el aspecto registral y documental de las embarcaciones de recreo, asesorando tanto a empresas como a particulares.

www.ondarza-abogados.com



¿Cómo y cuándo nace su vinculación con la náutica deportiva?
En mi caso viene de lejos aunque de forma inconsciente, y es que algunos de mis antepasados tuvieron una relación estrecha con el mar, si bien la información no la he conseguido hasta hace relativamente poco tiempo. En particular, mi tatarabuelo por parte de padre es de origen vasco (aunque luego se trasladó a Hamburgo), y por ese motivo la familia se germanizó. Mi tatarabuelo era armador de al menos 6 buques de transporte que hacían ruta entre Bilbao, Santander y la Habana, y posteriormente también en puertos del norte de Europa. Esta quizás sea una razón. La otra es, indudablemente, el hecho de ser mallorquín, haber vivido la mayor parte de mi vida rodeado de mar y en permanente contacto con él.

¿Cree que algún día veremos desaparecer el impuesto de matriculación para barcos de más de 8 metros en España?
Estoy convencido de ello, la incógnita es cuándo. De un tiempo a esta parte gracias a la importante labor del sector de la náutica de recreo hemos visto que este impuesto ha ido evolucionado, la ley se ha modificado y lo ha hecho para bien, si bien es cierto que estas mejoras se reflejan en la actividad del chárter.
Por tanto, ahora es necesario que las mejoras se apliquen a los privados, esto es, a los barcos de más de 8 metros, y para ello la solución no pasa tanto por aumentar esloras sino eliminar el impuesto. Y es que el efecto inmediato de esto será un aumento de ventas, y no tan sólo de unidades, sino también de embarcaciones de esloras superiores. Además la sensibilidad política también ha variado y la tendencia actual es la de apoyar el sector de la náutica de recreo como motor de la economía y, para ello, qué mejor que la eliminación de este impuesto que no tiene equivalente en el resto de países de nuestro entorno. No obstante no podemos olvidar que muchas personas, desconocedoras del sector, piensan que una embarcación es para gente adinerada. No se paran a pensar que un barco es un generador de dinero y empleo. Por este tipo de mentalidad errónea y desde esta perspectiva, es difícil que un político elimine un impuesto y menos éste que afecta a una minoría.

¿Cuáles son, en su opinión, los principales problemas que sufre la náutica de recreo en España?
Podría responder que el principal problema es la burocracia pero esta contestación es injusta ya que la burocracia no es algo exclusivo de España. Lo que ocurre es que esta experiencia en otros países la desconocemos, o conocemos poco. En mi opinión y sin necesidad de entrar en excesivo detalle existen dos grandes problemas. El primero es la dispersión normativa que a su vez se relaciona con la diversidad de criterios a nivel nacional dependiendo de la Comunidad Autónoma, lo cual es preocupante ya que provoca inseguridad jurídica. Y, a nivel internacional, se percibe la ausencia de armonización de criterios y titulaciones. El segundo problema es que nuestra Administración Marítima no sabe o le cuesta mucho diferenciar entre la náutica de recreo y los mercantes, y aplica normas sin el criterio y la proporcionalidad que le corresponde a una y a otros.

¿Cree que nuestros políticos son conscientes de los flujos económicos que genera el turismo náutico?
Como antes he comentado al hablar del impuesto especial, en los últimos años nos hemos dado cuenta de que la clase política empieza a interesarse por el sector de la náutica de recreo. El motivo de este acercamiento es sin duda su potencial económico. Y es que nos hemos esforzado mucho en darlo a conocer, enseñarlo y explicarlo y, al final, el propio sector habla por sí solo. Basta para ello ver nuestros puertos y costas.

Usted es miembro de diversas asociaciones náuticas, ¿qué opinión le merece el papel que juega la Real Liga Naval Española dentro del sector marítimo español?
Existen Asociaciones nacionales y locales que representan las empresas del sector y realizan una tarea encomiable sin las cuales hoy en día el sector no estaría en boca de muchos.
La RLNE da su apoyo cubriendo la parte humana de este sector, ya que representa a una gran parte de los navegantes, a los apasionados del mar en sus múltiples variantes. La imagen que desde hace unos años se le está dando la está convirtiendo en una asociación más activa y moderna, si bien todavía le falta recorrido para llegar a la gente más joven.

En los **últimos años** nos hemos dado cuenta de que la **clase política** empieza a **interesarse** por el **sector** de la **náutica** de **recreo**.





Orxateria i Xocolateria

Gelats - Ensaïmades

Ca'n Joan de S'aigo

Casa fundada l'any 1700

Próxima apertura
NUEVO LOCAL
Sindicat, 74

Ca'n Sanç, nº 10 | Tel. 971 710 759
Baró Sta. Maria del Sepulcre, nº 5 | Tel. 971 725 760
Palma de Mallorca

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



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

DIFUSION NAUTICA

Club Marítim PORT GINESTA

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

SANT CARLES DE LA RÀPITA
Estació Nàutica

Ports de la Generalitat

Vela
Federació Catalana

R. ASOCIACIÓN NACIONAL DE CRUCEROS

salonnautico
INTERNACIONAL DE BARCELONA

ausmar

HIGHFIELD
aluminium RIB

inscripciones@difusionnautica.com · www.regatadeldelta.com

ewincher

LA PRIMERA AUTÉNTICA MANIVELA ELÉCTRICA DE WINCHE

FINALISTA 2017
Nautic INNOVATION AWARDS PRODUCT



CON ELLA, LAS MANIOBRAS MÁS DIFÍCILES SE CONVIERTEN EN UN PLACER

A DESCUBRIR EN LAS TIENDAS ACCASTILLAGE DIFFUSION :

- MATARÓ
- MADRID
- VILANOVA
- PALMA

35th edition Boat Show Palma

FABRICADO EN FRANCIA

WWW.EWINCHER.COM - +33 (0)6 67 80 60 90 - CONTACT@EWINCHER.COM

Tú eliges el destino

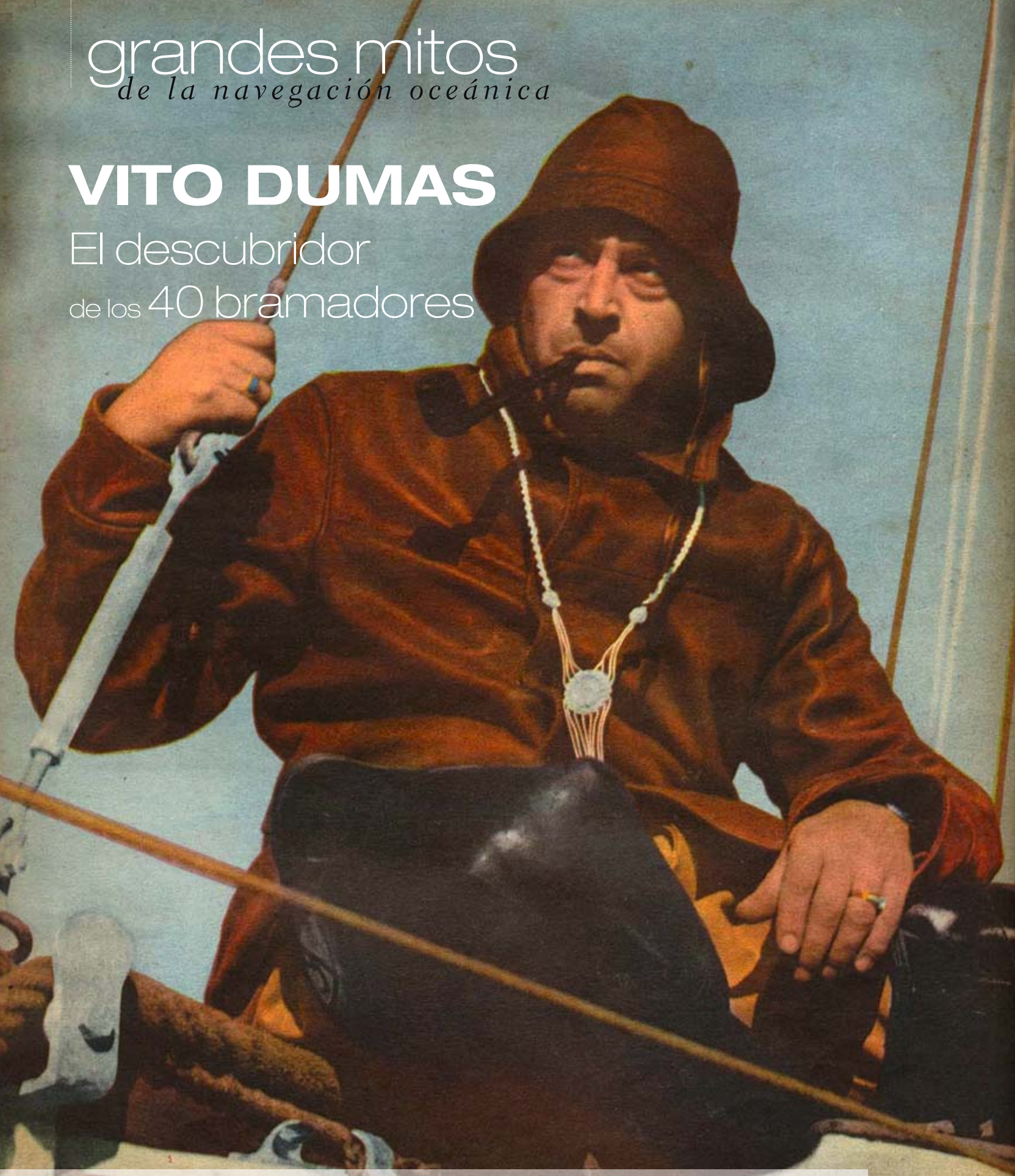
Nosotros aportamos la energía

CONFIANZA · CALIDAD · DURABILIDAD



VITO DUMAS

El descubridor de los 40 bramadores



Para muchos, Vito Dumas es el navegante más importante del *sailing*, la aventura náutica y del crucero deportivo. Este argentino fue el *yachtman* que descubrió cómo materializar con éxito lo que llamaban la "ruta imposible".



Lehg II **llegando a Buenos Aires, tras completar la vuelta al mundo rodeando el Antártico, hazaña que le convirtió en un ejemplo a seguir para futuros navegantes.**

Sus 5 veleros

- ***Chubut*** **fue el primer barco en el que navegó, una chalupa aparejada con mayor al tercio de 4,50 m de eslora, propiedad del CN Belgrano.**
- ***Lehg I*****, (ex*Titave II*) un Formula Internacional (FI-8mR) de 12,80 m de eslora (de cubierta); 6,12 m de línea de flotación; manga de 2,15 m; calado de 1,60 m; superficie vélica de 100 m2, y construido en 1912 en Francia por G. Bounin.**
- ***Lehg II*****, de casco nórdico (doble proa, sin espejo de popa, quilla de hierro) armado en ketch, de 9,95 m de eslora; 3,30 m de manga; calado de 1,60 m; superficie vélica de 42,15 m2, y construido en 1934 por J. Parodi y M. Campos en Tigre (Buenos Aires).**
- ***Sirio*****, un casco de doble proa armado en sloop (balandro), de 7 m de eslora; manga de 2,20 m; calado de 0,90 m; superficie vélica de 38 m2 aproximadamente, y construido por E. Porto y M. Campos en San Isidro (Argentina) en 1955.**
- ***Sirio II*****, un balandro 5.1 Ton., de 9,90 m de eslora; manga de 2,90 m; calado de 1,50 m; superficie vélica de 42 m2, y construido por Hermanos Parodi y M. Campos en Tigre (Buenos Aires) en 1961.**

El desafío de Vito Dumas (Buenos Aires, 1900-1965) fue dar la vuelta al mundo, a bordo de un barco a vela de poco porte, en solitario, por los océanos australes, superando los tres cabos míticos: Buena Esperanza, Leeuwin y Hornos. Lo hizo con un *ketch* de 9 metros en el año 1943. Y abrió la ruta austral de circunvalación terráquea. Demostró, tras 437 días de viaje, de los cuales 274 fueron navegando, que lo que para muchos era imposible, era factible y realizable.

Con él empezó todo

Obsesionado en realizar proezas deportivas, vio viable dar la vuelta al mundo en un pequeño barco de vela, impulsado por los vientos australes que corren vertiginosos por debajo del paralelo 40 del Hemisferio Sur. Tras analizarlo en largas charlas con otros amigos navegantes, en especial con su querido compañero Al Hansen, que en su pequeño barco *Jame Mary* fue el primero en cruzar de Este a Oeste el cabo de Hornos –aunque después se hundió perdiendo la vida en la costa de Ancud (Chile)– Dumas siempre creyó que manteniendo un velero a favor del viento, impulsado por vientos portantes, y controlando roturas y zozobras, se podría lograr el reto, nunca realizado hasta entonces, de circunvalar todos los océanos del Sur. Y así lo hizo. Estaba preparado para ello. Mental y físicamente. Vito Dumas, nacido en el barrio de Palermo de Buenos Aires, el 26 de septiembre de 1900, se sintió desde muy joven atraído por el deporte y el mar. A los 17 años se embarca por primera vez en los botes de vela del CN Belgrano y combina su afición a la navegación con el deporte de la natación, el atletismo, el boxeo y la gimnasia. Siempre quiso destacar, haciendo hazañas de aventurero. También le gustaba la aviación. A los 23 años intentó cruzar a nado el Río de la Plata. No pudo, pero batió el récord mundial de permanencia en el agua a nado, por lo que recibió como premio un reloj de oro que siempre le acompañó en sus agitadas aventuras náuticas. Con 25 años se fue a Europa para intentar cruzar a nado el Canal de la Mancha. Tampoco pudo.

Fracasos que curten

A causa de este 'fracaso' y con 30 años, sus 'vacaciones europeas' ya tenían fecha de caducidad y debía volver a Buenos Aires. Ante esta dura realidad, y para no volver como un derrotado a casa, decide apostar por realizar una nueva proeza, llegar a Argentina a bordo de un velero olímpico, un FI 8mR, y convertirse en el primer argentino en cruzar el Atlántico a vela y ser reconocido como un héroe nacional a su llegada. Lo logró. Era el año 1932. Esto fue el inicio de su pasión por navegar por el océano. Tras cubrir este viaje, desde los Estados Unidos le llegó una distinción tan honrosa como merecida: se le otorgó el Premio Joshua Slocum *(The Slocum Award)* por su notable travesía en solitario trans-

SUS ‘GOLPES DE MAR’

1937

La volteada en La Plata

En una de las regatas en la que participaba habitualmente Vito Dumas, la que unía Buenos Aires con Río de Janeiro. En 1937 con el *Lehg II* recién salido de astillero, éste dio una vuelta de campana, una volteada, durante un fuerte pampero de más de 60 nudos en la boca del Río de la Plata. El barco recobró lentamente su posición normal, gracias al lastre de su quilla y Dumas comenzó a considerar que este barco era el ideal para hacer la vuelta al mundo por los océanos del Sur.

1942

Una santa le permite continuar el viaje

En plena travesía de Montevideo a Ciudad del Cabo, durante el primer tramo de su Vuelta al Mundo, Vito Dumas superó su gran prueba del viaje: una infección en su brazo derecho, causada por una herida en la mano, que le provocó una gran hinchazón, con fuertes dolores y fiebre de 40ºC. En un ambiente frío, húmedo y helado, y totalmente desfallecido, se vio obligado abandonar la derrota de su barco y quedar al vaivén de las grandes olas y vendavales del Atlántico Sur. Pensó que se le había gangrenado el brazo y quiso amputarlo. Según reconoce, tras 20 horas de sufrir fuertes calenturas, con delirios y alucinaciones, se la apareció Santa Teresita y le curó, permitiéndole proseguir el viaje.

1943

Varada en faro Querandí

Había superado los tres cabos australes, entre ellos el temido Hornos, cuando Dumas ya se encontraba de regreso de su viaje alrededor del mundo. Pero la fatalidad le vino a pocas millas del Río de la Plata, a la altura de Mar Chiquita, cerca del faro Querandí. El 17 de julio de 1943, la quilla del *Lehg II* tocó un banco de arena y el barco varó; la rompiente se desplomó sobre cubierta y partió la botavara de mesana. El barco no sufrió mayores daños y pudo ser rescatado el 20 de julio, con lo que reinició nuevamente el final de su travesía. Pero el susto, estando a tan pocas millas de casa, fue tremendo.

1946

El *Serantes*, le salva del hambre

En 1946, después de 56 días de navegación, sin víveres ni agua, y sin poder alcanzar ningún puerto por culpa de una imprevista navegación por el Atlántico Norte, exhausto y desnutrido, ya moribundo, Dumas se salvó de la total inanición al cruzarse con un mercante español, el *Serante*, que le ofreció ayuda. Al ver la tripulación del mercante al navegante creyeron que era un náufrago, pero éste no quiso ser rescatado y solo les pidió agua, algo de comida, y así poder continuar su viaje. Gracias a este feliz encuentro, Vito salvó su vida. Llegó a Brasil harapiento, barbudo y con 20 kilos menos.

1955

En las Bermudas

Dumas, con 54 años, a bordo del *Sirio* (7 m de eslora), el 23 de abril de 1955, partía nuevamente de Buenos Aires hacia Nueva York. Pasaron más de 90 días sin que se supiera nada de él y saltó la alarma en la prensa internacional. Los diarios del mundo lo dieron ya por perdido. Pero en pleno mes de agosto arribó extenuado a las Bermudas. En el hospital de Hamilton resucitaron a un paciente que estaba totalmente agotado, deshidratado, y con la presión arterial a 28. Se recuperó muy rápidamente y salió de la Bermuda rumbo Nueva York, donde llegó el 23 de septiembre, en medio de un tremendo huracán, el ‘Hilda’, uno de los más potentes en la historia ciclónica atlántica.

atlántica, siendo el primer navegante en solitario en recibir esta distinción, concedida por la Slocum Society, formada por notables y millonarios norteamericanos aficionados al deporte de la vela y constituida en homenaje a Joshua Slocum, el primer navegante ‘deportivo’ que dio la vuelta al mundo.

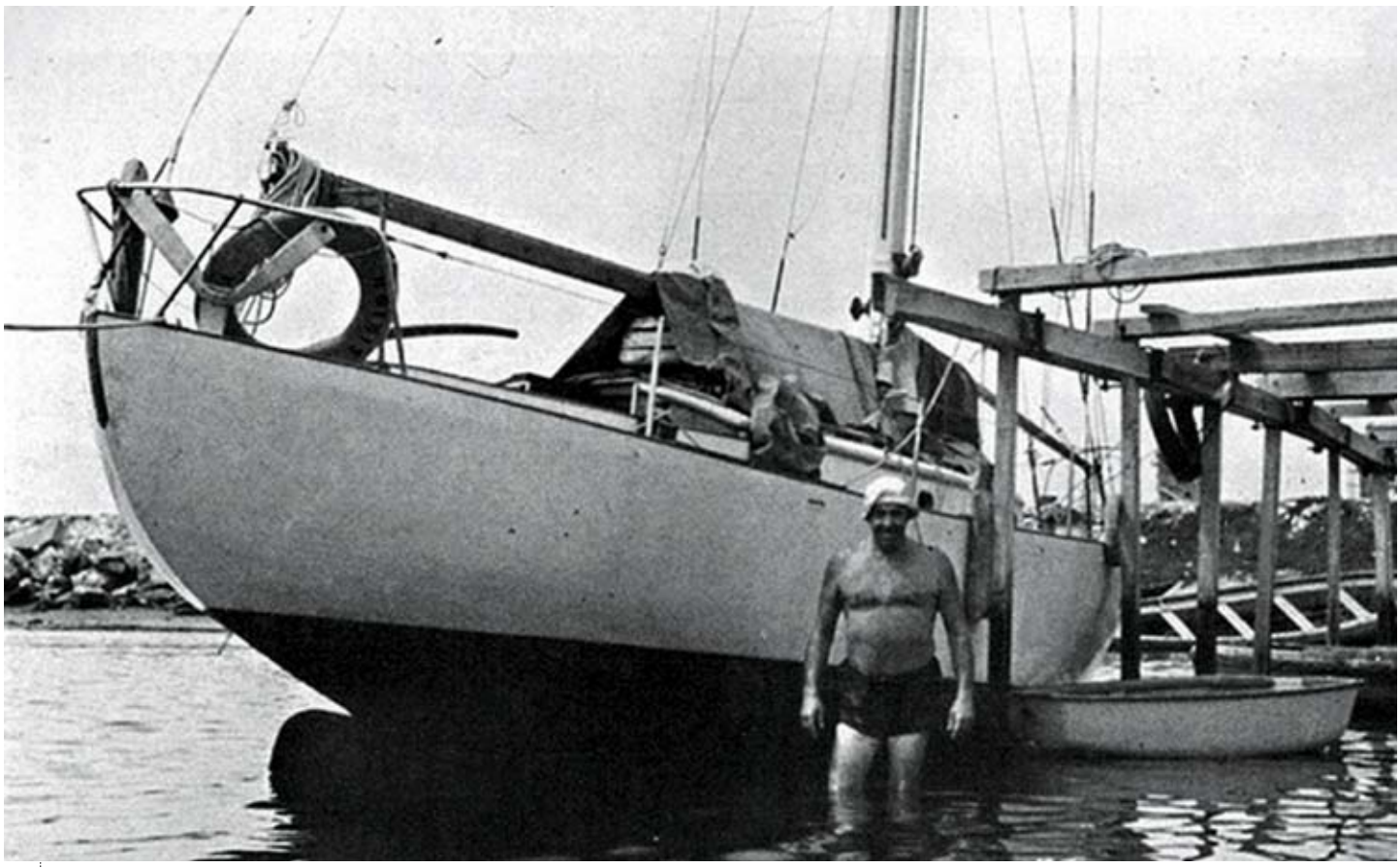
Una vez en casa, decidió sentar la cabeza y adquirió un terreno para trabajar en el campo. Pero esta situación le agobió tanto que pasado un año como empresario agrícola, decidió abandonar sus tierras para dedicarse a pintar cua-

Hombre de ‘otoños’

A Dumas le gustaba zarpar en sus grandes viajes, en pleno otoño-invierno. En el primero salió de Arcachon el 12 de diciembre, rumbo a Vigo, época poco recomendable para navegar por el golfo de Vizcaya. En su Vuelta al Mundo, partió el 27 de junio, en pleno otoño austral, con destino a la turbulenta Ciudad del Cabo.



A bordo del *Lehg II*, con el que se propuso cubrir la ruta de los 40 Bramadores.



Vito Dumas fue un gran navegante y un aficionado a la natación.

dros y hacer esculturas, que vendía muy bien entre los círculos de ricos potentados de los Estados Unidos, que lo admiraban. En Buenos Aires volvió a caer en su pasión por navegar y se convirtió en un habitual en las regatas organizadas en el Mar del Plata, y las de Río de Janeiro. Durante estos años, a lo largo de la década de los años treinta, analizó, junto con otros *yacthmen* argentinos, la posibilidad de navegar con plenas garantías por los mares australes y dar la vuelta al mundo. En esta tesitura fue cuando se hizo construir el *Lehg II*, que con el tiempo y tras probarlo a fondo en las duras regatas que se organizaban en la zona del Mar del Plata, comprobó que era factible realizar, lo que muchos aseguraban era imposible: navegar por la zona de grandes vendavales y borrascas encadenadas que rodean a los tres océanos en el Hemisferio Sur, por debajo del paralelo 40º.

Le costó poner a prueba esta intuición, ya que por culpa de una fuerte crisis económica personal tuvo que vender su *Lehg II*, y en el entorno náutico en el que vivía, cada vez se le tomaba más por un iluso y un irresponsable, que fantaseaba cuando pensaba en cubrir la ruta austral. Pero a los 42 años, un golpe de suerte, le permitió recuperar de nuevo su velero y convencido de que



Su testimonio literario

Solo, rumbo a la Cruz del Sur
Los cuarenta bramadores
El crucero de lo imprevisto
El viaje del Sirio



TRES MÍTICAS TRAVESÍAS

1931-1932

Arcachón (Francia) - Buenos Aires

Zarpa, con el *Lehg* el 12 de diciembre de 1931 de Arcachon, rumbo Vigo (España) donde hace escala el 24 de diciembre. Sale de Vigo el 26 de diciembre y navega hasta la Isla Graciosa (Lanzarote, Canarias), donde llega el 11 de enero de 1932. Pocas horas después parte el 12 de enero y al día siguiente llega a Las Palmas (Gran Canaria, España). El 27 de enero pone de nuevo rumbo SW para llegar a Villa Mostardas (Brasil) el 13 de marzo. Una vez cruzado el Atlántico, el 5 de abril sale con destino Montevideo (Uruguay), donde llega el 9 de abril. Su último periplo de esta travesía es cuando sale el 11 de abril de Montevideo para poner proa a Buenos Aires, que llega el 13 de abril de 1932. En total 7.325 millas náuticas teóricas, en derrota NE/SW en 122 días.

1942-1943

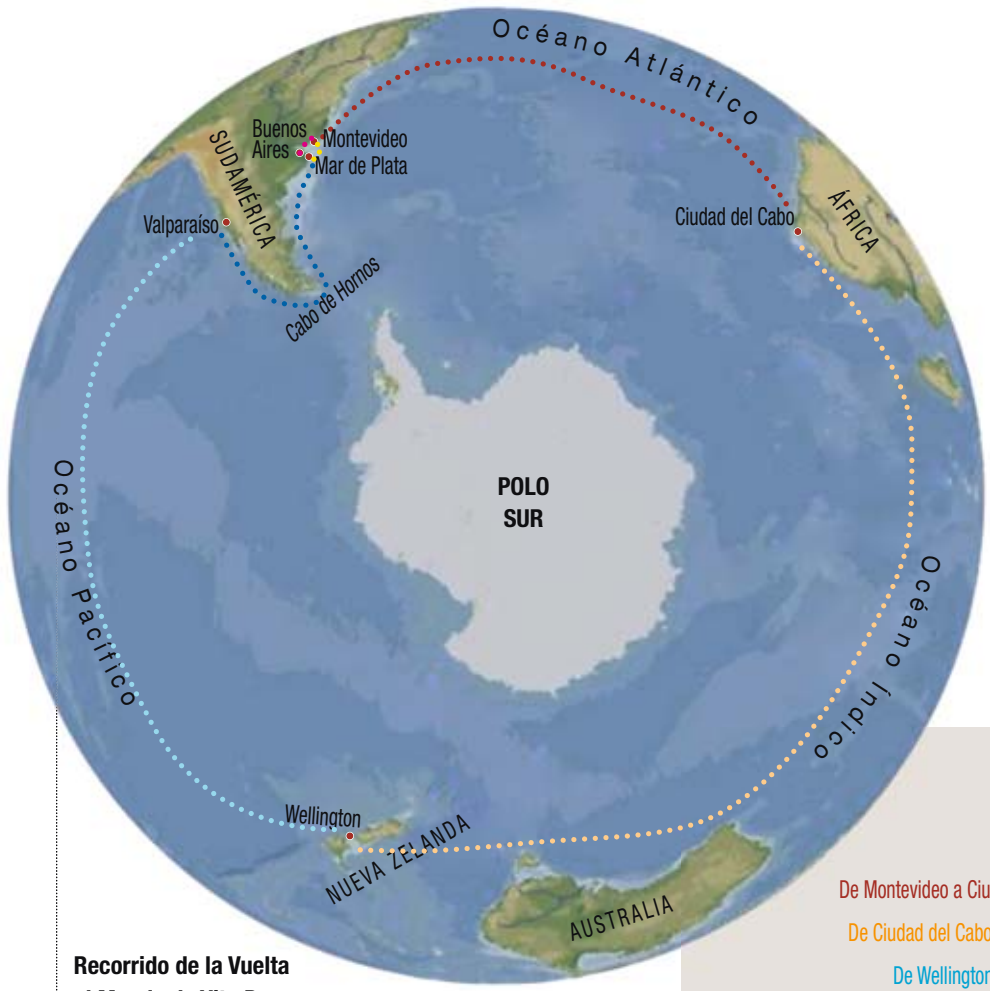
Vuelta al Mundo

Zarpa de Buenos Aires (Argentina) con el *Lehg II* el 27 de junio de 1942. A Montevideo (Uruguay) llega el 28 de junio y zarpa el 1 de julio hacia Ciudad del Cabo (Sudáfrica), que alcanza el 24 de agosto. Parte de Ciudad del Cabo el 14 de setiembre, para llegar a Wellington (Nueva Zelanda), donde arriba el 27 de diciembre. El 3 de enero de 1943 sale de Wellington con destino Valparaíso (Chile), donde atraca el 12 de abril. Zarpa de nuevo el 30 de mayo, para superar Cabo Hornos y llegar a Mar del Plata (Argentina) el 7 de julio. Como pretende completar su vuelta al mundo desde el punto de inicio del viaje, quiere alcanzar Montevideo, donde es recibido el 7 de agosto 1943. Al día siguiente entró, a medio día, en Buenos Aires, haciendo amarre en la dársena del Yacht Club Argentino el domingo 8 de agosto, tras un recorrido teórico alrededor del mundo de 21.600 millas náuticas, en 437 días (274 días de navegación y 163 de escalas).

1946

Errando por el Atlántico

Una de sus más singulares travesías fue una navegación forzada que soportó estoicamente, al no poder entrar en puerto en ninguna de las escalas de fortuna que tenía previstas. Fue con el *Lehg II* cuando el 17 de junio de 1946 intentó alcanzar el puerto de Nueva York, procedente de Buenos Aires y La Habana. Estando frente a Coney Island (NY), a causa de una gran encalmada la corriente adversa (no llevaba motor auxiliar alguno) le arrastró océano a dentro. Al verse impotente en poder entrar en Nueva York, por la falta de viento, optó por virar 180º y ganar las Azores para alcanzar la isla de Faial. El 14 de julio avistaba ya la isla, pero un fuerte viento, inesperado del Norte, le impidió ganar el puerto de Horta, por lo que decidió poner rumbo a Madeira, a la que avistó el 22 de julio. Pero aquí, un fuerte viento del E le impidió alcanzarla y decide bajar de latitud y entrar en las Canarias. El 26 de julio ve el faro de Puerto de la Luz (Gran Canaria), pero otra vez la adversidad, por culpa de una la fuerte corriente, le empuja hacia el Sur, entre los canales canarios, imposibilitándole el atraque en ninguna de las islas, lo que le obliga a descender hacia la costa senegalesa y Cabo Verde, donde llega el 10 de agosto al archipiélago, pero sin poder entrar en ninguna de las islas, otra vez por falta de viento, a pesar de ver la de Boa Vista en el horizonte. Ante esta fatalidad no tiene más remedio que poner rumbo SW y esperar encontrar la costa brasileña, que alcanzaba el 17 de septiembre en las playas de Ceara (Brasil). Estuvo 93 días, recorriendo unas 5.514 millas, errando en solitario por el Atlántico, sin poder entrar en ningún puerto.



Recorrido de la Vuelta al Mundo de Vito Dumas por los 40º Bramadores

De Montevideo a Ciudad del Cabo
De Ciudad del Cabo a Wellington
De Wellington a Valparaíso
De Valparaíso a Mar de Plata (Embarrancamiento)
De Mar de Plata a Montevideo
De Montevideo a Buenos Aries (Recibimiento)



Dumas fue el primer argentino en cruzar el Atlántico a vela en solitario en 1932, a bordo del primer *Lehg*, un FI-8mR de 12,80 m de eslora, siendo reconocido como un héroe nacional a su llegada a Buenos Aires.

era el momento de demostrar su teoría de navegar por debajo del paralelo 40º Sur, se lanza al océano un 27 de junio de 1942, en pleno conflicto bélico de la II Guerra Mundial, para intentar, por primera vez en la historia, dar la Vuelta al Mundo rodeando el Antártico. La travesía no era sencilla, lo sabía. Pero mentalmente iba preparado para enfrentarse a las más duras tormentas, a las fuertes olas y a los vientos irascibles, en unas latitudes heladas, donde solo tendría como compañía a las aves marinas y sus propias alucinaciones. Tan duras fueron las travesías que cubrió durante aquel largo año, que llamó a esta zona de la Tierra "los 40 Bramadores", por el constante ruido del viento que oía imperturbablemente y que le acompañó en todas sus travesías.

Al completar la Vuelta al Mundo, se comprobó que su locura era factible. Fue el pionero, el primero y demostró, que incluso yendo solo, sí se podía navegar por debajo de Cabo Hornos con derrota siempre hacia el Este. Su locura, su coraje, verdaderamente increíble, la tenacidad en lograr y triunfar en un reto hasta entonces imposible y sobre todo su idealismo ilusionante, se convirtió en un ejemplo a seguir para futuros navegantes, que desde entonces no han dejado en seguir su estela por los 'Cuarenta Bramadores'. El siguiente navegante que lo hizo, con la misma derrota, fue un inglés, Sir Francis Chichester, 24 años después, en 226 días a bordo con un *ketch* de 16 metros, el *Gipsy Moth IV*.✻

Angel Joaniquet



Vito Dumas (dcha), junto a su amigo, el noruego Al Hansen (izq), primer navegante que cruzó el cabo de Hornos de Este a Oeste.

Sin papeles…

En su Vuelta al Mundo, Dumas tuvo que partir de Montevideo (Uruguay) porque desde Argentina tenía prohibido zarpar, al no contar con la debida autorización. El *Lehg II* no cumplía con los requisitos reglamentarios prescritos por la autoridad marítima para cubrir una navegación de altura.

… y sin dinero

En su Vuelta al Mundo, Dumas partió con dos juegos de cuatro velas (tormentín, trinquetilla, mayor y mesana) una vela de capa y un génova. El estay y los obenques fueron armados con cables acero de un ascensor. Las provisiones para permanecer en el mar durante un año fueron de 400 litros de agua, 100 litros de keroseno (destinado a la cocina y luces), 80 kg de carne conserva, 140 kg de galleta, 70 kg de patatas, 40 kg de manteca salada, 5 kg de mermelada, 10 kg de mate, 20 kg de chocolate, 400 botellas de leche esterilizada y agua mineral, cigarrillos, tabaco para pipa, una bolsa de nueces, champagne, ron y fármacos (inyecciones de adrenalina, cafeína y antipiógenas). Zarpó con solo 10 libras esterlinas a bordo. Al salir, dijo que en el mar no necesitaba dinero.

VOLVO OCEAN RACE
AkzoNobel conquista Auckland

El *team* ***AkzoNobel*** se impuso en la sexta etapa en un **final épico** con una enorme remontada del ***MAPFRE*** que logró un valiosísimo tercer puesto.



© JESUS RENEDO/VOLVO OCEAN RACE

La Volvo Ocean Race es la regata más complicada de ganar y el mayor reto por equipos del deporte profesional. La edición de 2017-18 partió el 22 de octubre de 2017 desde Alicante y lleva a los equipos a recorrer 45.000 millas alrededor del mundo, cruzando cuatro océanos de los cinco continentes con paradas en 12 emblemáticas ciudades sede antes de concluir a finales de junio de 2018 en La Haya.

El domingo **18 de marzo**, a las 14:00 hora local (02:00 h española) tuvo lugar la salida de la **Etapa 7**, que llevará a la flota de **Auckland a Itajaí (Brasil)**.

Etapa 6: Hong Kong - Auckland

El 27 de febrero el *team AkzoNobel* ganaba la etapa 6 de la Volvo Ocean Race completando las 6.344 millas que les llevaron desde Hong Kong (China) hasta Auckland (Nueva Zelanda) en 20 días, 9 horas, 17 minutos y 26 segundos.

Ha sido la etapa más igualada de la presente edición y una de las más competidas de la historia de la regata, ya que los cinco primeros clasificados cruzaron la línea de meta en un plazo de 28 minutos después de luchar durante casi tres semanas en el océano.

El equipo español *MAPFRE* completó una remontada espectacular tras superar al *Turn the Tide on Plastic*, logrando una excelente tercera plaza. El cuarto puesto era el mejor resultado del equipo de Dee Caffari hasta el momento, una señal de progreso para un equipo joven. Xabi Fernández estaba muy contento al término de esta etapa. "*Han sido casi tres semanas completamente locas, con una muy buena última semana, hemos pelea-*

do con el Dongfeng, *nunca paramos y estamos muy felices. Esperábamos tener alguna oportunidad en los doldrums que nunca llegó, y hemos tenido esa oportunidad al final y la hemos aprovechado*".

La victoria del *AkzoNobel* resultó fruto de un durísimo trabajo y llegó después de una espectacular final ya que en las últimas 24 horas, una alta presión frente a la costa noreste de Nueva Zelanda frenó el progreso de los líderes, permitiendo a los perseguidores recuperar millas.

Para el *team AkzoNobel* y el *SHK / Scallywag*, la ventaja que habían acumulado la semana anterior fue suficiente, y pudieron bajar por la costa hasta llegar a la línea de meta en el puerto de Waitemat. Al final, les separaron tan solo dos minutos. Es la primera victoria de etapa para el team *AkzoNobel* que le da al equipo unos importantísimos 8 puntos en la clasificación.

New Zealand Herald In Port Race

El 10 de marzo se celebró en en el puerto de Waitematā la regata costera **New Zealand Herald In Port Race**, que se llevó el *Dongfeng*, tras realizar una regata de menos a más. Las condiciones de viento fueron extremadamente suaves, inestables y desiguales, lo que provocó muchos cambios en la clasificación en el transcurso de la regata. El *team AkzoNobel* finalizó en el segundo puesto, mientras que los españoles del *MAPFRE* completaron el podio para retener el liderato de la general de las In-Port Race Series.❋

www.volvooceanrace.com

© JESUS RENEDO/VOLVO OCEAN RACE



Clasificación

Etapa 6: 1º Team AkzoNobel (NED, Simeon Tienpont) 20d 09h 17m 26s; **2º** Sun Hung Kai Scallywag (HKG, David Witt) 20d 09h 19m 40s; **3º** MAPFRE (ESP, Xabi Fernández) 20d 09h 39m 38s; **4º** Dongfeng Race Team (CHN, Charles Caudrelier) 20d 09h 42m 36s; **5º** Turn The Tide on Plastic (Naciones Unidas, Dee Caffari) 20d 09h 45m 08s; **6º** Team Brunel (NED, Bouwe Bekking) 20d 11h 14m 19s; DNS, Vestas 11th Hour Racing (USA/DEN, Mark Towill). **General (tras 6 etapas): 1º** MAPFRE (ESP) 39 p; **2º** Dongfeng Race Team (CHN) 34 p; **3º** Sun Hung Kai Scallywag (HKG) 26 p; **4º** Team AkzoNobel (NED) 23 p; **5º** Vestas 11th Hour Racing (USA/DEN) 23 p; **6º** Team Brunel (NED) 20 p; **7º** Turn The Tide on Plastic (Naciones Unidas) 12 p.



PESQUERO

RESTAURANT









ESPECIALIDAD EN PESCADO FRESCO, PAELLAS Y CALDERETAS
LA TERRAZA CON LAS MEJORES VISTAS SOBRE EL MUELLE DE PESCADORES

SPECIALTIES IN FRESH FISH, PAELLAS AND STEWS
BALCONY WITH THE BEST VIEWS OVER THE FISHERMAN'S HARBOUR

Paseo Marítimo, Moll de la Llotja, s/n - 07012 - Palma de Mallorca
T +34 971 715 220 | info@restaurantpesquero.com | www.restaurantpesquero.com



El record del Maserati, homologado

El World Sailing Speed Record Council, entidad que homologa y regula los records mundiales de vela, ha ratificado el récord de navegación entre Hong Kong y Londres establecido entre el 18 de enero y el 23 de febrero de 2018 por el trimarán *Maserati Multi 70*. El patrón Giovanni Soldini y su tripulación, entre la que se encontraban los navegantes españoles Alex Pella y Oliver Herrera, acompañando al italiano, Guido Broggi y al francés Sébastien Audigane, tardó 36 días, 2 horas, 37 minutos y 12 segundos para completar las 12.948 millas del recorrido teórico de la Ruta del Té, manteniendo una velocidad media de 14,94 nudos. De acuerdo con la cartografía, el *Maserati Multi 70* navegó un total de 15.083 millas reales, a una velocidad media de 17,4 nudos.

El registro anterior de 41 días, 21 horas y 26 minutos había sido establecido entre agosto y septiembre de 2008 por Lionel Lemonchois y un equipo de nueve personas. Lo lograron a bordo del maxi catamarán de 100 pies *Gitana 13*, que cruzó la meta después de recorrer 15.312 millas a una velocidad media de 15,23 nudos.

Giovanni Soldini comenta la experiencia: *"Estamos muy satisfechos con el resultado. Incluso al final de la ruta, cuando en el Atlántico Norte tuvimos complicaciones, Neptuno ha estado de nuestro lado. El Maserati Multi 70 y su tripulación han conseguido una buena actuación y nuestro registro no será fácil de superar"*.

maserati.soldini.it





Seis formas de vivir

EL GRAN PRIX DEL ATLÁNTICO

El **Gran Prix del Atlántico** es una regata **abierta** a todo tipo de barcos, **tripulaciones** y formas en abordar la **ruta oceánica**. Los **participantes** de esta última edición **nos explican** cómo fue su **experiencia** en **primera persona**. *Àngel Joaniquet*

La flota participante en el Gran Prix del Atlántico 2018 partió el 10 de enero de 2018 desde Marina Rubicón (Lanzarote) rumbo a Le Marin en Martinica. Una aventura marítima donde cada tripulación la toma con un objetivo particular a cubrir. El reto puede ser ganarla, completar la travesía o aprovechar el evento para desplazarse al Caribe. Es la única prueba trasatlántica española, donde muchos de sus participantes son asiduos desde hace varias ediciones, y donde se reencuentran de nuevo en el Atlántico.

Vagabundo La libertad oceánica



Sus travesías atlánticas son un acto de libertad. Con su Oceanis 34 *Vagabundo*, Juan Antonio Martín, realizaba su decimoquinto cruce atlántico en este Gran Prix. El decimocuarto en solitario. A Juan Antonio siempre le ha gustado ir por libre, y el mar es el escenario idóneo para ello. En esta travesía ha demostrado de nuevo sus dotes de navegante, sensible a las condiciones de mar y sus travesías son un acto de autoafirmación y un instrumento para alcanzar el Caribe y disfrutar de aquel mar, que tanto ama. Descubrir lugares y costas es una constante del navegante almeriense.
En esta ocasión, se veía obligado a pasar por Cabo Verde, antes de alcanzar el Caribe y después de cubrir un tramo entre Marina Rubicón y la isla de São Vicente (Cabo Verde), en un trayecto duro y complicado a causa de unas extremas condiciones meteorológicas que vivió la flota del Gran Prix, alcanzó la isla tras seis días de navegación. El 16 de enero, decide hacer escala y ya que se encontraba allí, quiso conocerla, y parar en ella, a pesar de que iba líder en tiempo compensado en este tramo. *'Es una pena, estando tan cerca, no entrar en la bahía de Mindelo y conocer las islas Cabo Verde'* –informó a la organización–. *'Ya tendremos tiempo en poder proseguir los próximos días hacia el Caribe'*.
En esta parada, disfrutó en compañía con otros participantes que tuvieron que realizar escala técnica, por averías. La acogida de la isla fue espléndida. Incluso pudo celebrar su cumpleaños, en plena travesía atlántica, junto con sus amigos, también navegantes en el Gran Prix. 17 días después, tras tres jornadas en Mindelo, llegaba a Le Marin, junto con sus amigos, *Kairós* y *Colomba V*.



Lim Blus Disfrutar del crucero por los Alisios

Antonio Butureira, junto Juan Iago, Francisco Rodríguez, Jorge Jiménez y Juan Manuel Vidal, a bordo del catamarán Lagoon 500 *Lim Blus*, han hecho su primera travesía atlántica hacia el Caribe. Fue para todos ellos una aventura intensa, apasionante, experimentando un primer tramo de la travesía duro y exigente, donde un inesperado viento de Norte entre Canarias y Cabo Verde, forzó al máximo la navegación, con avería incluida en su botavara, y un segundo tramo, más apacible y sosegado, con vientos moderados del Este, entre cabo Verde y Martinica, donde disfrutaron plenamente con el reto de hacer navegar a su catamarán por los Alisios.
Gracias a las cualidades de la embarcación se adaptaron perfectamente a la navegación en esta zona. El catamarán se compenetró perfectamente a los vientos portantes y los del *Lim Blus*, entre Mindelo y Martinica, disfrutaron de la travesía, con rumbo Oeste, hasta Le Marin, sin contratiempos. *'Nuestro objetivo es hacer una navegación de crucero y llegar a las Antillas, para conocerlas y navegar por ellas'*, dijeron al salir de Marina Rubicón, y a primeras horas del 1 de febrero, alcanzaron su meta.

The Best Skipper El reto de ir rápido



Tras el disparo de salida en Marina Rubicón, el pasado 10 de enero, el primero en superar la boya de sotavento fue el *The Best Skipper*, con tripulación formada por Enric Botet, Josep Navarro, Víctor Canela, Santiago García, José Martín, Mercedes Garrido, Pablo Jariego. Este grupo de navegantes se propuso desde su inicio ir lo más veloz posible en esta aventura. Muchos de ellos repetían Gran Prix. Son veteranos en esta prueba y pusieron 'la marcha rápida y la directa' para llegar los primeros a la isla de Martinica.
En su afán de poner a tope el velero Hanse 461 en pleno Atlántico forzaron casi al límite la resistencia de materiales de la embarcación. La pericia de los enrolados hizo que el velero fuera al máximo de prestaciones y su particular lucha contra el crono se evidenció a lo largo de todo el trayecto. La embarcación resistió, y a pesar de alguna dificultad en el duro trayecto entre Canarias y archipiélago de Cabo Verde –cubrieron el trayecto de 930 millas en 5 días, 08 horas sin tener averías de consideración en este difícil tramo–, optaron por proseguir la travesía hacia el Oeste y poner proa a Martinica.
Después de 13 días de navegación en medio del océano, impulsados por los alisios del Este, llegaron enteros a Le Marin, el 28 de enero a las 12:12 horas local, tras de 18 días, 2 horas de navegación oceánica, desde que salieran de Marina Rubicón.

Sinead
Bautismo de océano

Para Jesús Pérez, armador del Amel 50 *Sinead*, ha sido su bautismo trasatlántico. Con este ketch, diseñado para el océano, ha realizado su desafío en alcanzar el Caribe desde España. Un proyecto que tenía en mente desde hacía tiempo. Lo ha hecho con una tripulación formada por Ana López, Dani Sanz y Carlos Roca. Llegaron a Le Marin el viernes 2 de febrero, a última hora de la tarde. Habían hecho escala previa en Mindelo, ya que durante el primer tramo del Gran Prix sufrieron varias averías, entre ellas la del electrogenerador, a causa de la dura etapa en que toda la flota se enfrentó al temporal de Norte, que sortearon, con vientos de hasta 38 nudos de presión.

Por los daños sufridos era recomendable hacer escala en Cabo Verde. Allí, pocas horas después, se encontrarían con el resto de la flota, que también decidió hacer parada y subsanar los avatares sufridos por la meteorología de esta parte de la costa occidental africana. En Mindelo arreglaron desperfectos y repusieron fuerzas, y la travesía del *Sinead* hasta el Caribe fue más placida, con vientos moderados del Este.





Colomba V
Segundo cruce atlántico

Francisco Vaño, navegante alicantino, armador del Westerly 41 *Colomba V*, ha cubierto su segundo cruce atlántico Este-Oeste. El primero lo realizó en solitario, hace cuatro años, a bordo de su anterior *Colomba IV*, en la edición del Gran Prix que tuvo como objetivo Colombia. Con su nuevo velero, ha cubierto otra vez la ruta, en esta ocasión en compañía de sus amigos Manuel García, José Fernando García. Como en la anterior travesía, el destino de su viaje atlántico era recalar de nuevo Cartagena de Indias, ciudad caribeña que le fascina.

Previamente cubrió la estela de los Alisios para alcanzar Martinica y disfrutar de las pequeñas Antillas. La aventura de Paco y su tripulación empezó en esta ocasión durante el primer tramo de la regata. En él sufrieron una avería que les obligó hacer una escala técnica en Mindelo para reparar el arraigo del obenque bajo, que se les rompió en aquel duro tramo frente la costa sahariana. La parada era obligada para reparar la avería, antes de entrar de nuevo en océano abierto, con los Alisios.

Estar en dique seco fue aprovechado felizmente por la tripulación del *Colomba* para saborear estas islas africanas y conocer a otros navegantes que estaban de escala en este puerto, como el conocido navegante británico Jimmy Cornell, organizador de la ARC, que se encontraba allí y que juntos compartieron, entre cerveza y cerveza, experiencias y anécdotas náuticas con el resto de componentes de la flota del Gran Prix, también recalada en Mindelo.

Kairós Animando a las otras tripulaciones

La tripulación del Bavaria 46 *Kairós* al completo, con Agustín Gutiérrez, Elena Sanz, Alberto García y Carmen Gutiérrez, han cubierto su tercer cruce atlántico. A nivel particular, Agustín Gutiérrez, armador del velero, lo ha realizado en otras ocasiones. El primero con motivo de la regata del V Centenario de 92. Pero es a bordo del *Kairós* cuando este equipo de cuatro navegantes viven intensamente su aventura atlántica. Entusiastas todos ellos de la navegación y del mar Caribe, la meta era Le Marin, pero en esta ocasión también tomó protagonismo en su libro de bitácora la isla de São Vicente de Cabo Verde, punto intermedio de los dos tramos de este viaje atlántico. Una travesía que se ha caracterizado por seguir la estela de unos alisios algo inusuales. Sin sufrir la embarcación ninguna avería técnica de consideración, la tripulación del *Kairós* optó por hacer escala en Mindelo y dar ánimos a las tripulaciones con averías.

Ellos también sufrieron los rigores del primer tramo, con fuerte temporal y olas de hasta 8 metros, pero no tuvieron daños de consideración. Tras partir de Mindelo, junto con *Vagabundo* y *Colomba*, vivieron la compleja travesía desde Cabo Verde a Martinica, donde las tres embarcaciones navegaron casi en conserva a lo largo de las 2.070 millas que separaban ambas islas. Una ruta que cubrieron en 17 días, donde se sucedieron momentos de fiero temporal, con largas horas de calma, flojos vientos de componente Este y un imprevisto vendaval, a pocos días de alcanzar la meta.



Dominar el Atlántico es cuestión de experiencia y serenidad. Y la tripulación del *Kairós*, en esto, han demostrado de nuevo ser unos maestros.



Minorchino 42

más que una tendencia, una PASIÓN

Distribuidor Exclusivo
España y Portugal
Tel. 965 403 900
Email: comercial@marinaestrella.com
www.marinaestrella.com

Distribuidor Autorizado
Menorca
Tel. 971 354 499
Email: menorca@nauticcenter.net
www.nauticcenter.net



EL VALOR DE CRUZAR EL ATLÁNTICO

A mí me parece que **el valor de cruzar el Atlántico** lo demuestran los navegantes en el mismo momento en que **toman esa decisión**. Después, **preparan el barco y salen**, y ya no hay valor que valga. Comienzan a **navegar**, y a partir de entonces tienen que **afrontar** lo que el **destino,** los **elementos** o su propio **barco** le **deparen**.

Es tarde. El viento sigue soplando del Este. Demasiado. Hoy hemos tenido varios chubascos. No hay problema, estamos amarrados a nuestra boya en Le Marin (Martinica) con 25 grados de temperatura y el *Luzula* descansa apaciblemente una noche más, preparado ya para las aventuras que la nueva temporada nos depare.

Me gusta quedarme un rato a última hora en la bañera, disfrutando del sosiego y viendo la constelación de Orión apareciendo casi en el cenit, entre las nubes con su cinturón como siempre. Hoy he tenido que esperar un poco más hasta que los alegres componentes de las comparsas de los carnavales se vuelvan a sus casas, después de habernos atronado con su música caribeña y el ritmo trepidante producido por bombos, tambores y djembés, que los negros, con sus musculosos brazos, golpean con furia. Mientras tanto, revolotean por mi cabeza unos pensamientos difusos que me agradaría compartir con vosotros.

En estos últimos días, he tenido el inmenso placer de conocer a nuevos amigos navegantes, y de reencontrar

Si queremos estar a la altura de nuestros **socios europeos**, las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos costeros, deberán **fomentar el deporte de la vela entre niñas y niños**.

a otros que han llegado a Martinica en la X Regata Gran Prix del Atlántico. He disfrutado mucho saliendo a recibirles a la línea de llegada y ayudándoles dentro de mis posibilidades. Las largas conversaciones mantenidas entre nosotros relatando las anécdotas y vicisitudes de nuestros viajes, son siempre enriquecedoras.

Lamento que el número de barcos haya sido reducido, al igual que, como ya es habitual, el número de *navegantas*, como de incorrecta forma gramatical expresan algunos indocumentados ahora.

Siento envidia al ver cómo nuestros hermanos de otros países europeos organizan regatas oceánicas a las que se apuntan un número importante de barcos. Lo mismo me sucede con los veleros, que viniendo en regata, o no, pasan un tiempo por el Caribe y donde lo habitual es que las tripulaciones sean parejas o familias, al contrario que los españoles, en los que predomina claramente el llamado sexo fuerte. Por cierto, que para navegar cada vez hace menos falta la fuerza bruta, que sustituimos por máquinas, poleas y sobre todo, astucia.

En España, nuestros gobiernos, han utilizado la náutica de recreo con esa visión cortoplacista a la que nos tienen acostumbrados, para recaudar impuestos como objetivo principal, mientras que en Francia por ejemplo, el apoyo decidido de los gobiernos de los últimos años ha conseguido incrementar la afición a la náutica, que ha traído como consecuencia la creación y/o incremento de la industria de construcción naval, mantenimiento y servicios en el sector, que actualmente



La Marina du Marin, en la bahía de Le Marin, es el principal puerto deportivo de Martinica e islas próximas.

© F. SMITH



El *Luzula* se prepara ya para nuevas aventuras en el Caribe.

contribuye al PIB de ese país de una forma muy importante.
Por otro lado, me gustaría destacar que, de lo que mejor funciona del aparato del estado español, es el Servicio de Salvamento Marítimo, del que únicamente he escuchado alabanzas y jamás crítica alguna.

La íntima relación con el barco

Volviendo a mis divagaciones, durante la cena de entrega de trofeos de la regata, Enrique Curt, editor de esta revista, entre otros comentarios, alabó el valor demostrado por los navegantes durante la travesía. A mí me parece que el valor lo demostraron cuando tomaron la decisión de cruzar el Atlántico a vela. Una vez que lo decides, preparas el barco y sales, ya no hay valor que valga. Comienzas a navegar, y a partir de ese momento tendrás que afrontar lo que el destino, los elementos, o tu propio barco, te deparen.
Los patrones o armadores mantenemos una relación íntima con nuestro barco. Le atendemos, le mimamos, conocemos hasta su último rincón, le oímos respirar, excitarse y relajarse cuando las condiciones lo permiten. También hablamos con él e incluso podemos llegar a insultarle esporádicamente. Nuestras vidas están ligadas para poder vencer juntos al mar que puede ser terrible, despiadado, impredecible y que no tiene amigos, ni leyes, ni compasión, con nada ni con nadie.
Todos sabemos que los barcos se averían e incluso llegan a perderse. Las compañías de seguros tienen sus estadísticas y saben que cada equis número de barcos, a alguno y/o a cualquiera de sus tripulantes va a sucederles algo perverso. Siempre queremos creer que nuestro angel de la guarda nos protegerá y que nuestro velero responderá y aguantará hasta cuando nosotros estemos a punto de rendirnos.
La diferencia es, que para la compañía de seguros el hundimiento de un barco representa una simple transacción comercial, mientras que para nosotros es un trocito de nuestra alma lo que se pierde.

Vencer al mar

Cuando recibimos a Juan Antonio Martín, que ha cruzado varias veces el Atlántico en solitario en su velero *Vagabundo*, lo primero que me dijo con preocupación, es que detrás venía, fuera de la regata, el velero *Moflete* con serios problemas.
A 800 millas de Martinica, los cuatro tripulantes del *Moflete* tuvieron que abandonarlo y llegaron a Martinica en el mercante que les rescató. Allí tuvimos la oportunidad de entrevistar a dos de ellos, ya que el tercero

Mi enhorabuena a todos **los valientes** que deciden cruzar el Atlántico, **aunque no lo consigan**.

estaba recuperándose en el hospital y el cuarto había regresado a casa.

Tucho y Paco, gallegos duros, con sus rostros surcados por las líneas que dejan el sol, el mar y el viento, nos contaron a Natalia y a mí, con todo detalle y tranquilidad lo acaecido, mientras tomábamos un aperitivo y después durante la comida, en un sencillo restaurante de la parte vieja de Fort de France.

Por la noche mientras escribíamos el artículo correspondiente para esta revista, imaginando cada una de las situaciones, yo no podía contener las lágrimas…

Era sólo un barco, pero era "su" barco. Con él habían convivido durante muchos años, y él les había llevado a través de las olas sorteando bajos y capeando temporales. Podríamos discutir si tomaron buenas o malas decisiones, pero no tenemos derecho a hacerlo. Hay que estar allí para adquirir el derecho a opinar.

No vamos a hablar del millar de barcos hundidos en el Caribe durante los huracanes de la última temporada, pero sí de otro que lo hizo, sólo dos días después de nuestra entrevista con Tucho y Paco, en el fondeadero de Le Marin, a solo dos boyas por nuestro costado de babor. Tranquilamente amarrado mientras sus tripulantes se daban un homenaje cenando en tierra para celebrar que acaban de cruzar el Atlántico. No quiero ni imaginar la cara que se les quedó al llegar en su dingui, de noche, posiblemente cantando, y encontrarse con el dedo corazón (un trozo de mástil) que su barco les enseñaba prisionero en la boya donde lo habían dejado, como diciendo "que os den". Posiblemente el barco, un RM, regatero y con muy buena pinta, recorrió bastantes millas quejándose sin que nadie le atendiese. Parece ser que tuvo una rotura en el casco provocada por la quilla.

Sabor agridulce

Aunque tuve la oportunidad de hacerlo, no fui capaz de realizar otra entrevista que me encogiera nuevamente el corazón. Nos limitamos a observar cómo el equipo de buzos de la marina reflotaba el barco…

"*Valor: Se le supone*". Rezaba en la cartilla que me dieron al acabar el servicio militar obligatorio hace una eternidad. Efectivamente, nadie sabía si yo era o no valiente.

Y además me pregunto: ¿Cuál es la diferencia entre valor y estupidez? También podríamos discutir mucho al respecto. Está claro que la forma más barata, rápida, cómoda y segura de llegar o regresar del Caribe es hacerlo en un avión, pero los que lo hemos hecho a vela sabemos que nadie podrá quitarnos el "placer" de haberlo conseguido.



No puedo contener las lágrimas al recibir la noticia del hundimiento de un barco.

Me encanta ver a los niños, y me gustaría ver a más niñas, manejando diminutas embarcaciones a vela cerca de su club náutico, cazando, orzando, trasluchando y arribando, lejos de las miradas temerosas de sus madres. Cada vez que toman la decisión de modificar la marcha de su embarcación, están aprendiendo, no sólo a quitar miedos o a manejar un barco más grande en el futuro, sino que además se están formando en algo que a lo largo de su vida va a ser muy importante: tomar decisiones y asumir sus consecuencias.

Desconozco si el valor va en los genes o si lo transmiten los padres, pero por si acaso yo les canto a mis nietos aquella canción del cuento de *La ratita sabia*: "Valiente has de ser / quieras o no quieras / valiente has de ser / aunque así te mueras".

Es cierto que los actos de valentía nos acercan al filo entre la vida y la muerte, pero no nos conducen a esta última obligatoriamente, a no ser que añadamos a la salsa un componente de estupidez y/o desconocimiento.

Si queremos estar a la altura de nuestros socios europeos, las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos costeros, deberán fomentar/subvencionar el deporte de la vela entre niñas y niños.

Mi enhorabuena a todos los valientes que **deciden** cruzar el Atlántico, aunque no lo consigan.❋

www.bato.info
bato.caribe@yahoo.com



Texto:
Armando Guilarte
Fotografías:
Natalia de los Ríos

Conectividad de voz y banda ancha

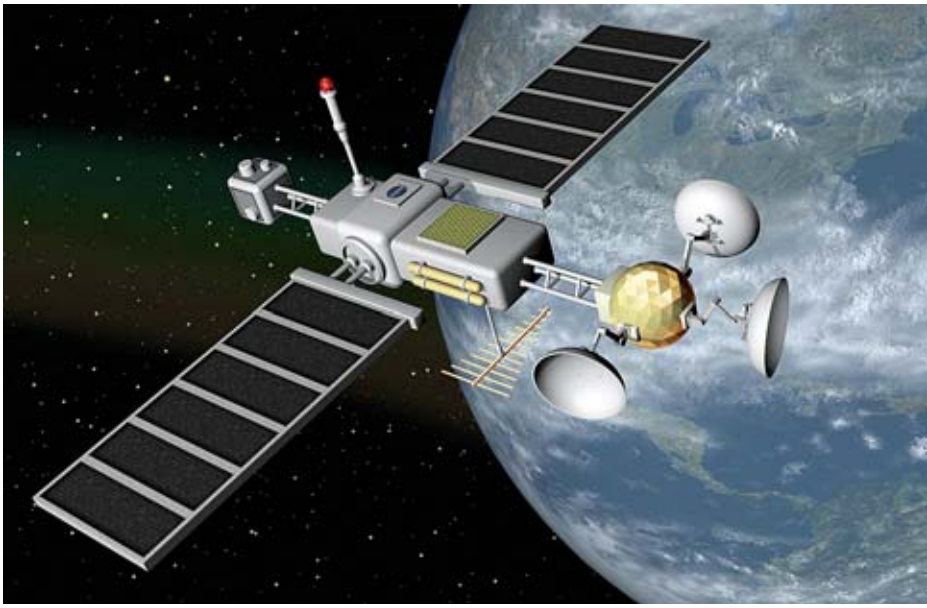
La necesidad de estar conectados



Hasta ahora los sistemas de comunicaciones de voz y datos para embarcaciones solían ser soluciones caras y de prestaciones limitadas (banda estrecha en la terminología técnica). Los usuarios de embarcaciones de recreo necesitan hoy en día disponer de conectividad similar a la que se accede mediante redes en tierra, sean de fibra óptica como de sistemas inalámbricos (Smart Phones).

Las primeras embarcaciones en equiparse con sistemas de comunicaciones de cobertura global han sido los barcos dedicados a la pesca. Pocas embarcaciones de recreo disponen de sistemas de conectividad banda ancha. En la mayoría de los casos, la necesidad de comunicaciones se genera cuando la embarcación está en el puerto o la marina. En los amarres, muchos puertos disponen de sistemas de comunicación vía WiFi externa. Estos sistemas de WiFi tienen limitaciones ya que la potencia de los equipos que se instalan en las capitanías de los puertos no pueden asegurar una buena cobertura sobre las ubicaciones de todos los amarres del puerto.

En Europa, las políticas de promoción de la conectividad tienden a asegurar que los usuarios dispongan de



acceso a banda ancha en la empresa, en el hogar, en los centros públicos, en las escuelas, universidades, etc. Hoy día, la conectividad en el mundo desarrollado es muy alta mediante una pluralidad de redes y dispositivos. En los próximos meses se incorporará al mundo aeronáutico y se dispondrá de conectividad en banda ancha en los aviones mientras estamos volando. Las prestaciones para el usuario serán similares a las que se obtienen hoy día en los teléfonos móviles.

Es por ello, que el sector de la náutica de recreo deberá apuntarse al mundo conectado, no sólo para cuando la embarcación esté en el amarre, sino también en fondeo o en navegación, sin sufrir las zonas o tiempo de sombra en las que la embarcación y su tripulación se quedan aislados del mundo conectado. Tanto por necesidades de trabajo como por necesidades de conexión social y personal, la conectividad es necesaria.



Por qué necesitamos la conectividad en banda ancha

La diferencia entre banda estrecha (capacidades habituales hasta ahora) y banda ancha (mayor capacidad de transmisión de contenidos incluidos imágenes y videos) estriba en que tradicionalmente un canal de voz era suficiente para considerarse conectado.

Actualmente, el contenido de las comunicaciones del usuario de una embarcación de recreo –tanto para necesidades de navegación, turismo, planificación de travesía, actualización de datos, etc., como para necesidades de entretenimiento o seguir disponible para cuestiones empresariales– requiere de la transmisión de gran cantidad de información (email, whatsapp, videos, presentaciones, etc.).

Esta cantidad de información solo puede cursarse cuando el canal de comunicaciones es de banda ancha,

En los **próximos meses** se incorporará al **mundo aeronáutico** y se **dispondrá** de **conectividad** en **banda ancha** en los **aviones** mientras estamos **volando**.

El **sector** de la **náutica de recreo** deberá **apuntarse** al **mundo conectado, para no sufrir** las **zonas** o **tiempo de sombra** en las que la **embarcación** y su **tripulación** se quedan **aislados sin conexión**.





Equipos nuevos en banda ancha mediante satélite

Como se ha dicho anteriormente, la banda ancha está disponible en la mayoría de los puertos en España y con cobertura distinta según la ubicación del amarre, así como la colisión entre usuarios, es decir, cuántas embarcaciones estén haciendo uso a la vez del canal de comunicaciones WiFi del puerto o marina.

Para evitar la situación de amarre fuera de cobertura de la zona WiFi, o para asegurar la conectividad continua mientras se está en fondeo o en navegación, la opción más fiable es el uso del sistema satelital. Los más antiguos capitanes conocen de la opción tradicional de **Inmarsat** (Inmarsat es hoy día un operador de satélites privados con cobertura mundial, que surgió en los años 80 como el sistema público mundial de comunicaciones marítimas por satélite), aunque era muy fiable pero generalmente cara.

En la actualidad, se están ofreciendo en el mercado nuevos sistemas de comunicaciones como el **Fleet Xpress** de Inmarsat. Una de las primeras embarcaciones fue el yate de vela *Juliet* en Holanda, completada la instalación en Palma de Mallorca. Este Sistema es lo más parecido (siempre conectado) a la funcionalidad de un teléfono móvil de última generación en cuanto a conectividad, con el añadido de estar siempre conectado independientemente de su ubicación en cualquier lugar del mundo. Entre las aplicaciones accesibles están las informaciones relativas a actualización de la predicción del tiempo, cartografías, amarres, monitorización de motores y mecánica de la embarcación.

Para conseguir la verdadera banda ancha, es necesario que el satélite al que se conecta disponga de espectro radioeléctrico suficiente. Esto se consigue normalmente en las bandas de frecuencias más altas, la conocida como banda Ka (alrededor de 20-30 GHz) y combinando dichas frecuencias con la tradicional banda de aplicaciones móviles, la conocida banda L (1.5 GHz).

La instalación de estos nuevos sistemas sustituye pues a los antiguos sistemas VSAT que se han instalado desde los primeros años 2000. Es por ello que se está produciendo una progresión natural en el mercado de comunicaciones para embarcaciones.

Las novedades de los sistemas de conectividad por satélite es que incluyen modalidades de acceso al servicio tanto en las tarifas planas conocidas como pago por servicio (muy útil para usos de tipo estacional y no permanente como es el caso de las embarcaciones de recreo). Las velocidades que se ofrecen como estándar son de 100 kbps con carácter permanente. No menos importante es que el peso de las nuevas antenas para estos servicios es de menos de 3 kg.

Como ejemplo de uno de los sistemas que se ofrecen en el mercado se cita el **FleetOne** de Inmarsat. Además de las funcionalidades de conectividad, estos sistemas ofrecen acceso al servicio de seguridad “505”, que conecta llamadas directamente al Centro de Coordinación Marítimo de Rescate.

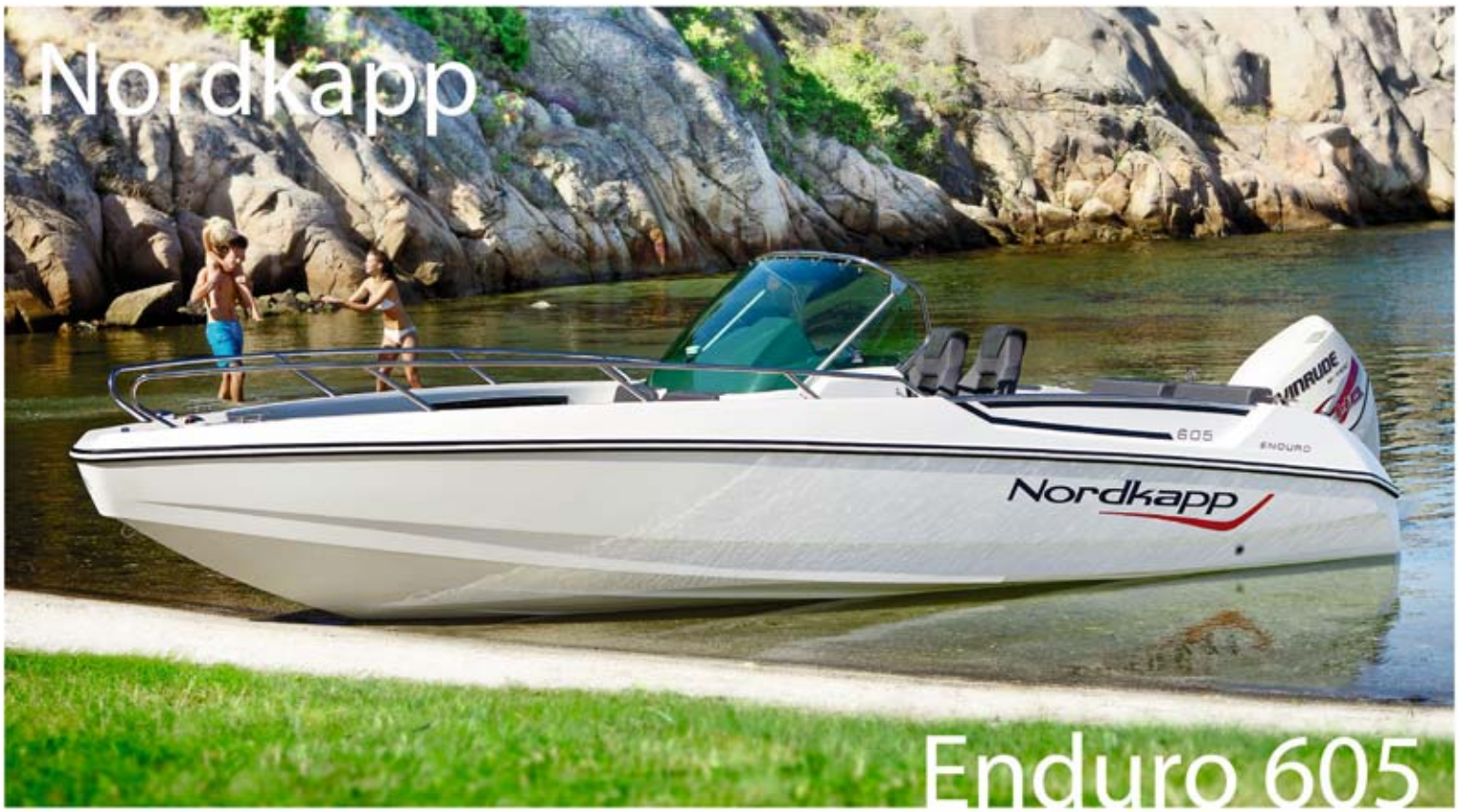
normalmente superior a varios Mbits, que permita la comunicación sin retardo de los contenidos. Hoy día, no se acepta un canal de comunicación que tarde varios segundos en refrescarse o que el mensaje whatsapp llegue varios minutos después de ser enviado.

Obviamente, los canales de comunicaciones en banda ancha estaban disponibles desde hace varios años, aunque mediante uso de equipos costosos y con un alto coste igualmente de la suscripción al servicio. Pero, afortunadamente, los tiempos evolucionan, la tecnología progresa y ya es posible instalar equipos de coste moderado con prestaciones de banda ancha.

Y todo lo anterior, sin cuantificar aún las inminentes necesidades de banda ancha para actualización del software de los equipos de a bordo, o para la instalación de nuevas aplicaciones de gestión de la información náutica. La modernización del equipamiento electrónico a bordo, con aplicaciones en la nube, con información que puede actualizarse en tiempo real, hace aún más necesaria la conectividad en banda ancha.❋



Dr. Julián Seseña
Doctor Ingeniero
de Telecomunicación
y PDG IESE.
Capitán de Yate
jsesena@hi2.es





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



Nuevo Zeus3 Glass Helm de B&G

B&G®, líder en electrónica náutica para la vela y Proveedor Oficial de la Volvo Ocean Race 2017-18, anuncia su nueva serie Zeus3 Glass Helm. Diseñada específicamente para la navegación a vela, multicascos y superyates, esta pantalla multifunción premium de gran tamaño y alta velocidad se convierte en el centro de un sistema de navegación completamente integrado y está disponible en 16, 19 y 24 pulgadas.

La Zeus3 Glass Helm de B&G dispone de una pantalla HD ultrabrillante de amplios ángulos de visión combinada con un teclado táctil muy fácil de usar en todas las condiciones meteorológicas, destacando su diseño en cristal y de bajo perfil. Tanto si se trata de planificar una ruta, comprobar la meteorología o posibles obstáculos en la pantalla del radar, o simplemente navegar hacia el siguiente destino, la impresionante pantalla del Zeus3 Glass Helm permite al usuario visualizar los datos incluso con gafas polarizadas y con luz solar directa desde casi cualquier ángulo. La pantalla también puede controlarse utilizando el botón y el dial giratorio del Controlador Zeus. ***bandg.com***



Nueva pantalla **VesselView403 de Mercury Marine**

Mercury Marine continúa mejorando la experiencia de la navegación de los usuarios a través de su gama de pantallas VesselView. En noviembre de 2017, Mercury presentó la VesselView 903, la pantalla multifunción más avanzada y de mayor tamaño de la compañía. En enero de 2018 Mercury ha presentado la pantalla VesselView403, que sustituye a VesselView4 y añade funcionalidades nuevas para el usuario.

La nueva VesselView403 integra el sistema Active Trim, por lo que ya no es necesaria la botonera Active Trim. Además, incorpora funcionalidad WiFi mediante un USB incluido que permite actualizar la pantalla sin conectar ningún dispositivo ni memoria externa. La nueva pantalla es compatible con todos los motores SmartCraft de Mercury, desde las aplicaciones de un solo motor hasta cuádruples instalaciones. La pantalla VesselView403 puede mostrar simultáneamente los datos de dos motores.

Esta nueva tecnología avanzada permite incorporar toda la gama de accesorios Simrad® para la gama de productos Go9: radar, transductores, sonda de pesca, AIS, VHF, Sonic Hub / Fusion Link / SiriusXM, C-Zone/Naviop, entre otros. ***www.mercurymarine.com***



Radar Raymarine Quantum 2 CHIRP

FLIR Systems ha presentado el radar náutico de estado sólido más avanzado, el Quantum® 2 con tecnología de identificación de objetos Doppler. El Quantum 2, diseñado para integrarse con las pantallas multifunción premiadas Axiom® de Raymarine, mejora el reconocimiento de la ubicación del navegante identificando de forma inteligente objetos móviles y estáticos a larga y corta distancia.

Utilizando un procesamiento Doppler avanzado, el Quantum 2 está ajustado específicamente para detectar el desplazamiento de frecuencia de eco de radar que devuelven los objetos móviles frente a los estáticos. El Quantum 2 codifica por colores únicos los objetos móviles para indicar si se acercan (rojo) o se alejan (verde).

Quantum 2 incluye también la tecnología de compresión de impulsos CHIRP, que utiliza impulsos de radar comprimidos para mostrar objetos como embarcaciones, referencias, rocas y elementos meteorológicos con una resolución y una calidad de separación inigualables. Con solo 5,6 kg (12,3 lb), Quantum 2 pesa hasta un 50 por ciento menos que los radares de magnetrón tradicionales. El diseño flexible del Quantum 2 permite la conexión por wifi con pantallas multifunción (MFD) Raymarine o a través de una configuración cableada tradicional, lo que facilita mucho la instalación y elimina la necesidad de cableado de radar o de cajas de interfaz adicionales.

El Quantum 2 estará disponible el segundo trimestre de 2018 a través de la red de Raymarine de distribuidores y minoristas autorizados.

www.raymarine.com/quantum2



Humminbird
presenta el nuevo SOLIX™ 10

Cuando Humminbird presentó la serie SOLIX™ en enero de 2017, redefinió el sonar al integrar sus características tecnológicas más revolucionarias en una nueva línea para pescadores potente y fáciles de usar. Para 2018 Humminbird ha ampliado la serie con el SOLIX 10. Su pantalla de 10.1 pulgadas lo hace ideal para usar en la proa o en configuraciones de consola más compactas. El SOLIX 10 viene en dos modelos: uno con MEGA Imaging™ exclusivo de Humminbird con GPS y CHIRP Digital Sonar, y otro con GPS y CHIRP Digital Sonar solamente. El MEGA Imaging™ ultrapuro de Humminbird es la primera tecnología de imágenes descendentes y laterales que ingresa al rango de megahercios con un rendimiento que es casi tres veces mayor que las frecuencias tradicionales de 455 kHz.

www.disvent.com

Garmin adquiere Trigentic y logra el barco 'conectado'



Tener un barco 100% conectado ya es posible gracias a Garmin. La empresa ha anunciado la adquisición de la firma sueca Trigentic AB, propietaria de la marca de componentes eléctricos EmpirBus, proveedor de productos, soluciones y servicios inteligentes en las áreas de sistemas integrados, suministro y distribución de energía para todo tipo de embarcaciones náuticas. Con esta compra, Garmin se asegura poder ofrecer a sus clientes una conectividad total en sus barcos y embarcaciones de recreo. Con los componentes EmpirBus y las pantallas multifunción de Garmin, navegantes y pescadores podrán controlar prácticamente cualquier dispositivo de su embarcación, desde la propulsión hasta las bombas, pasando por el aire acondicionado, la información o los sistemas de entretenimiento, gracias a una conectividad que mejora la operatividad a bordo y que hace que el tiempo en el agua sea aún más agradable.

www.garmin.com

CAMBIAN LAS REGLAS DEL JUEGO





MEET AXIOM™ PRO

Axiom Pro está hecho para capitanes que lo quieren todo. Disponible con sonda RealVision™ 3D, una potente sonda CHIRP de 1kW, y control HybridTouch™, Axiom Pro es el Nuevo estándar de displays para la navegación "todo en uno". Y con un procesador de 4 núcleos, display súper brillante con tecnología IPS, y el inteligente Sistema Operativo LightHouse™ 3, Axiom Pro proporciona una experiencia de navegación rápida e intuitiva Para más información, visite **raymarine.com**

Raymarine®
SIMPLY SUPERIOR™

INVERSIÓN TÉRMICA



Los **medios de comunicación** han hecho **populares** algunos **tecnicismos meteorológicos**: **pantano barométrico**, **ciclogénesis explosiva**, **vaguada** y, desde hace un tiempo, también **inversión térmica** y **subsidencia anticiclónica**.

Normalmente, la temperatura desciende en altura, pero en ocasiones ocurre lo contrario, se da una anomalía y la temperatura aumenta en altura... Cuando una masa de aire desciende en bloque hacia niveles inferiores, se generan inversiones térmicas. Este movimiento descendente se denomina **subsidencia**. El aire descendente se calienta debido a que sufre una **compresión** adiabática (este calentamiento del aire se puede producir sin un intercambio de calor neto con el medio que lo rodea). La parte superior de la capa, que sufre una descendencia o subsidencia más fuerte que la base, se calienta más. De esta manera, la capa superior está más caliente que la base, y se forma una inversión de temperatura.

© ALFREDFARRE.COM

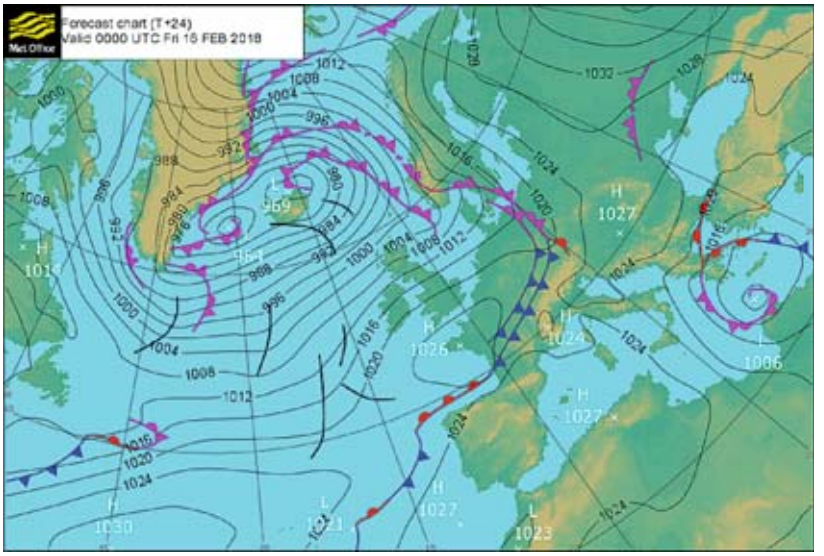


International Vila Palamós Optimist Trophy. 15 de febrero de 2018.

JORDI FERNÁNDEZ



Neblina generada por un anticiclón en aguas de Palamós (Costa Brava).



Más presión, menos viento

Un ejemplo, de anticiclón, alta presión, subsidencia, inversión térmica, viento flojo…, tuvo lugar en la pasada edición de la regata "International Vila Palamós Optimist Trophy" (www.palamosoptimisttrophy.org), celebrada en la Costa Brava a mediados del mes de febrero. La brisa entraba en la regata tarde, a eso de las 14:00, con un SES de 3-4 nudos y al final se pudo disputar una prueba con un SSW (200-205 grados) con 5-6 nudos en cada jornada. Buena mar, eso sí. Y otra señal de subsidencia, de poca ventilación es la visibilidad, con neblina durante todo el día, sobre todo cerca de la costa.

Si se **mantiene** la **neblina**, la **niebla** o la **bruma** es **señal** de **poco viento... Mal presagio**.

Si estas inversiones se dan cerca del suelo y son persistentes, en situaciones anticiclónicas, el viento en niveles inferiores es nulo o muy débil. Y cuanta más presión, menos viento. Los días con presiones por encima de los 1020 mb o hPa son de poco viento. La subsidencia anticiclónica (corriente descendiente del aire) desinhibe la brisa, los vientos locales. La brisa necesita corrientes ascendentes… Es mejor una presión de 1015 mb que una de 1025 mb.

Neblina, niebla y bruma

En las noches despejadas, anticiclónicas y especialmente en invierno, el fenómeno de la inversión térmica se incrementa cerca del suelo. El suelo se enfría rápidamente por radiación y, a su vez, enfría el aire en contacto, y se vuelve más denso. Al avanzar la noche, el fenómeno va a más. Esta anomalía puede ser muy marcada en áreas de montaña, con temperaturas negativas en los valles y valores positivos en las cimas.

La escasa ventilación asociada a las altas presiones, a lo sumo con vientos locales débiles, trae días de mala visibilidad. Si se mantiene la neblina, la niebla o la bruma, es señal de poco viento… Mal presagio.

La contaminación en las ciudades se dispara en días anticiclónicos. En zonas urbanas, el smog o contaminación irán a más. Tendremos que esperar la llegada de un frente o un incremento del viento para que cambie el panorama.❊



Enric Agud
Físico, Máster en Meteorología y Hombre del Tiempo en TV Catalunya y Catalunya Radio.



CONTRATO DE EMBARQUE EN YATES

Los derechos laborales de los marinos embarcados, dígase la ley que regula las relaciones con el armador, dada la internacionalidad del servicio, pueden ser objeto de polémica. Dependiendo de la ley que se aplique al contrato de embarque, las obligaciones y derechos de armador y marino serán diferentes.



Yamandu R. Caorsi
Abogado
yrcaorsi@nauticalegal.com

De esa ley dependerán los derechos y obligaciones de las partes, es decir, el régimen del salario, indemnizaciones, seguridad social entre otros. Considerando la numerosa flota de embarcaciones extranjeras que tienen algunos puertos o que surcan aguas españoles pensamos que es importante el análisis de esta compleja problemática. Es fundamental tanto para el marino como para el armador conocer cuáles son las normas que regulan la relación y, en caso de conflicto, qué foro es encargado de la resolución. No es lo mismo que el contrato este regulado por las leyes de Malta, Belice o España. O que el conflicto se deba resolver en una corte inglesa o de las Islas Marshall. Indudablemente al armador le conviene la aplicación de un derecho desconocido y en una jurisdicción lejana, que encarecerá el proceso a la parte más débil, al trabajador, en cambio, le interesará que todo se pueda resolver en casa.

Tribunal competente para resolver la polémica

La ley española dice que los juzgados españoles son competentes para conocer, es decir, resolver sobre un litigio laboral, cuando:

1) Los servicios se hayan prestado en España o el contrato se haya celebrado en territorio español.

2) Cuando el demandado tenga su domicilio en territorio español o una agencia, sucursal, delegación o cualquier otra representación en España.
3) Cuando el trabajador y el empresario tengan nacionalidad española, cualquiera que sea el lugar de prestación de los servicios o de celebración del contrato.
4) En el caso de contrato de embarque, si el contrato fue precedido de oferta recibida en España por trabajador español.

El punto (3) no genera polémica. El punto (4) parece también bastante claro aunque la parte interesada, normalmente el trabajador español, deberá probar por cualquier medio que la oferta la recibió en España. La prueba necesaria podría ser un mail o incluso el pasaje de España al lugar de embarque. Habida cuenta que numerosos yates que, abanderados en el extranjero y siendo propiedad de empresa extranjeras, están identificados fiscalmente y despachados en España, sobre todo los de chárter, el punto (2) puede ser objetos de discusión. **¿Un armador extranjero que nombre representante fiscal en España para operar chárter puntualmente tiene "cualquier otra representación en España"?** Sin duda, el punto más polémico es el (1) excepto en el caso de que el barco sea de bandera española en que es claramente competente la jurisdicción española para conocer el conflicto. **La pregunta es: ¿dónde se prestan los servicios en un barco extranjero con amarre permanente en un puerto español?** En cuanto al lugar de la realización del contrato, diga lo que diga al pie del mismo como lugar de firma, en nuestra opinión se consideraría celebrado donde lo firmó el trabajador. Hoy por hoy generalmente el contrato lo firma el marino en su domicilio y luego se embarca.

Otra circunstancia en que se consideraría competente un juzgado español sería cuando el barco es embargado en España por el marino para cobrar un crédito laboral. Es decir, una deuda salarial por los servicios prestados. En este caso el Convenio de Ginebra de 1991 sobre embargo preventivo de buques prevé que, a no ser que se haya pactado otra cosa en el contrato de trabajo, será competente el juzgado laboral del lugar del embargo, es decir, el juzgado español.



Ley reguladora del contrato

Será la norma que establezca y regule elementos sustantivos del contrato, como puede ser el salario, indemnizaciones en caso de despido o fin de contrato, obligaciones de seguridad social, cobertura médica, etc. La legislación laboral tiende a proteger al trabajador frente a los posibles abusos de su empleador y constituye un bloque normativo obligatorio, es decir, que las partes no pueden derogar por acuerdo en la mayoría de los ordenamientos. En España, el núcleo central de la legislación laboral lo encontramos en el Estatuto de los Trabajadores. Vale la pena decir en este punto que la relación laboral entre armador y capitán es considerada en el ordenamiento jurídico laboral español como

Es **fundamental** tanto para el **marino** como para el **armador** conocer cuáles son las **normas** que **regulan** la **relación** y, en caso de **conflicto**, qué **foro** es **encargado** de la **resolución**.

Qué dice la Ley

Una reciente sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Baleares resulta sumamente ilustrativa sobre el tema tratado ya que analiza casi todos los extremos. Se trata de una reclamación de pensión de viudedad interpuesta por la esposa de un marino (capitán) extranjero residente en Palma de Mallorca y embarcado en un barco abanderado en un paraíso fiscal. La reclamación se sustenta en que el marino debería haber sido dado de alta en la seguridad social española por la empresa armadora, lo que hubiera dado lugar a la prestación, siguiendo los siguientes argumentos:

- **El barco tenía base en Palma de Mallorca, ya que durante 14 años pasó los inviernos el esa ciudad.**
- **El marino fallecido era residente en Palma de Mallorca.**
- **Los propietarios de la empresa armadora eran residentes en España.**
- **La prestación se realizaba en España.**

Sin entrar en un análisis profundo de la Sentencia, el Tribunal deniega la prestación al considerar:

- **Que los tripulantes sabían que no estaban dados de alta en la SS y quien lo tenía a bien cotizaba como autónomo o contrataba un seguro.**
- **En el contrato de trabajo se acordaba que las partes se sometían al derecho inglés.**
- **Que la empresa armadora tenía suscrito un seguro médico que pagó la atención médica del capitán durante la enfermedad.**
- **Que aunque el capitán resida en Mallorca se considera que no realiza sus trabajos en España sino a bordo, aun cuando el barco estaba reparando.**
- **Lugar de prestación de servicios era exclusivamente a bordo, ya que cuando se realizaban tareas de mantenimiento lo hacía un astillero.**
- **Que el yate tuviera su base en España no implica que la prestación, es decir el trabajo, se llevara a cabo en España.**

Sin duda, se trata de una sentencia bastante dura para la viuda y que consagra la posibilidad que el armador imponga la ley que se establezca por contrato aun cuando el vínculo del barco con la bandera no resulte más que una relación documental. Con la avalancha de barcos privados y comerciales que navegan en nuestras aguas, sin duda, irán cayendo más resoluciones y sabremos a qué atenernos.



La **relación laboral** entre **armador** y **capitán** es **considerada** en el **ordenamiento jurídico laboral español** como una relación de **alta dirección**, con lo cual **existe** una importante **libertad de pactos**.

una relación de alta dirección, con lo cual existe una importante libertad de pactos. Un aspecto importante del contrato de alta dirección que se debe saber es que, a falta de pacto, en caso de despido, la indemnización es de tres meses de salario, sin duda una indemnización más importante que la prevista para los trabajadores estándar hoy en día, sobre todo considerando la importante rotación de los capitanes.

El Estatuto de los Trabajadores establece que la legislación laboral española se aplica cuando el trabajo se realiza en España, con lo cual resulta claro que es aplicable a todo buque abanderado en España. El propio Código Civil indica que los buques están sometidos a la legislación del Estado en que se encuentran abanderados.

Ahora bien, la problemática aparece cuando se trata de un yate abanderado en el extranjero y se debe discernir en España la ley que regula el contrato. **Es tradicional en el sector marítimo que los armadores acudan a jurisdicciones llamadas de conveniencia cuya legislación les resulta más propicia o permisiva en los diversos ámbitos jurídicos en que se mueve la explotación del buque, uno de ellos el laboral**. Por eso, la doctrina y jurisprudencia, en aras de proteger los derechos laborales, ha intentado evitar que se aplique sin remilgos el criterio de extraterritorialidad que ofrece la bandera. Debido a ello, se ha matizado el citado principio (que se aplica a la ley de la bandera) mediante la aplicación del Convenio de Roma de 1980 que regula la ley aplicable a las relaciones contractuales. **El Convenio de Roma establece la libertad de pactos en las relaciones contractuales permitiendo a las partes la elección del ordenamiento jurídico que regula la relación laboral**.

Ahora bien, esta libertad de elección se limita en los contratos de trabajos prohibiendo que las partes puedan acordar someterse a un ordenamiento en que los derechos laborales del marino sean menos protectores que el que correspondería en caso de falta de pacto. Por ejemplo, supongamos que en un barco con bandera de Islas Marshall acuerda que los contratos de la tripulación estén regidos por la legislación española. Dicho pacto sería siempre válido en el caso de que la legislación laboral española ofrezca más protección que la de las Islas. Sin embargo, no sería válido si la legislación de Islas Marshall ofrece una mayor protección.

El citado Convenio dice que el ordenamiento que se aplica a falta de pacto es el del país en que se realiza la prestación laboral o en el que se encuentra el establecimiento que haya contratado al trabajador, siguiendo el criterio de los vínculos más estrechos. Imaginemos entonces un yate abanderado en Islas Cook pero con base permanente en Palma de Mallorca, ¿Dónde se realiza la prestación, en España o en Islas Cook?¿Dónde se encuentra el establecimiento que contrató al trabajador, en Palma de Mallorca o en Islas Cook? Sin duda, preguntas difícil de responder pero que encuentran solución partiendo de la doctrina que la bandera per se no determina indeclinablemente el ordenamiento jurídico que se aplica a la relación laboral. En el caso planteado, parece difícil poder defender que, aunque se haya en pactado en el contrato la aplicación de las leyes de Islas Cook, no se aplique la ley española de ser este el ordenamiento jurídico más protector. Sin embargo, los tribunales no siempre cotejan esta idea.❊



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



3 YEAR WARRANTY

CREATORS OF BOAT SYSTEMS

anen empresa asociada

vetus
WWW.VETUS.COM

LA NUEVA M-LINE

(PREVISIÓN SEPTIEMBRE 2014)



anen empresa asociada

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**

CREATORS OF BOAT SYSTEMS

Islas Vírgenes Británicas

Sentirse como aquellos corsarios que tenían permiso de sus gobiernos para asaltar navíos, surcar aguas cristalinas entre islas volcánicas y participar en la famosa Fiesta de la Luna Llena, es posible en Tórtola, la capital y la más grande de las Islas Vírgenes Británicas.

Antes de lanzarse a navegar entre islas deshabitadas y playas de arena blanca en las Islas Vírgenes Británicas (BVI), resulta muy interesante conocer la zona alta de la propia Tórtola. Su origen volcánico le otorga una inclinación espectacular desde el centro de la isla: ¡algunas de las calles pueden llegar a ser casi verticales! No te pierdas la **capital Road Town**, y los jardines naturales que te presentarán la fastuosa flora propia de esta zona tropical.

Bucear entre pecios

Algunos de estos islotes de pequeño tamaño, pero gigantes en encanto, son imprescindibles en el itinerario. Una de ellas es **Salt Island**, cuyo nombre proviene de los estanques de sal que eran un recurso esencial para la economía local. El naufragio del barco de vapor de correos *RHS Rhone* en el año 1867 que se produjo frente a sus costas, ha marcado parte de la historia de este lugar ya que la isla rechazó su atraque en su territorio y este se hundió por un fuerte huracán que azotaba la zona. Otra de las pequeñas joyas que nos invita a practicar el wreck diving (bucear en pecios) es **Cooper Island**. Tras una jornada de esnorquel en la zona, puede ser un punto de amarre interesante.

En esta misma línea de conjugar navegación con buceo, se encuentra la isla de **Ginger Island**. Es de propiedad privada pero no hay inconveniente en acercarse a ella para disfrutar de dos de los mejores lugares del mundo para sumergirse en el agua: *"Alice in Wonderland"* y *"Ginger Steppes"*.

Uno de los rincones más especiales es **The Baths**, un Parque Nacional ubicado al sur de la **Isla Virgen Gorda**, una de las más grandes de las BVI. Su origen volcánico ha creado unas composiciones de rocas blancas que albergan piscinas naturales que son un verdadero deleite para los sentidos. En esta zona existen boyas gratis en las que amarrar, pero también está permitido el fondeo. Si



Parque Natural The Baths.

charter experience

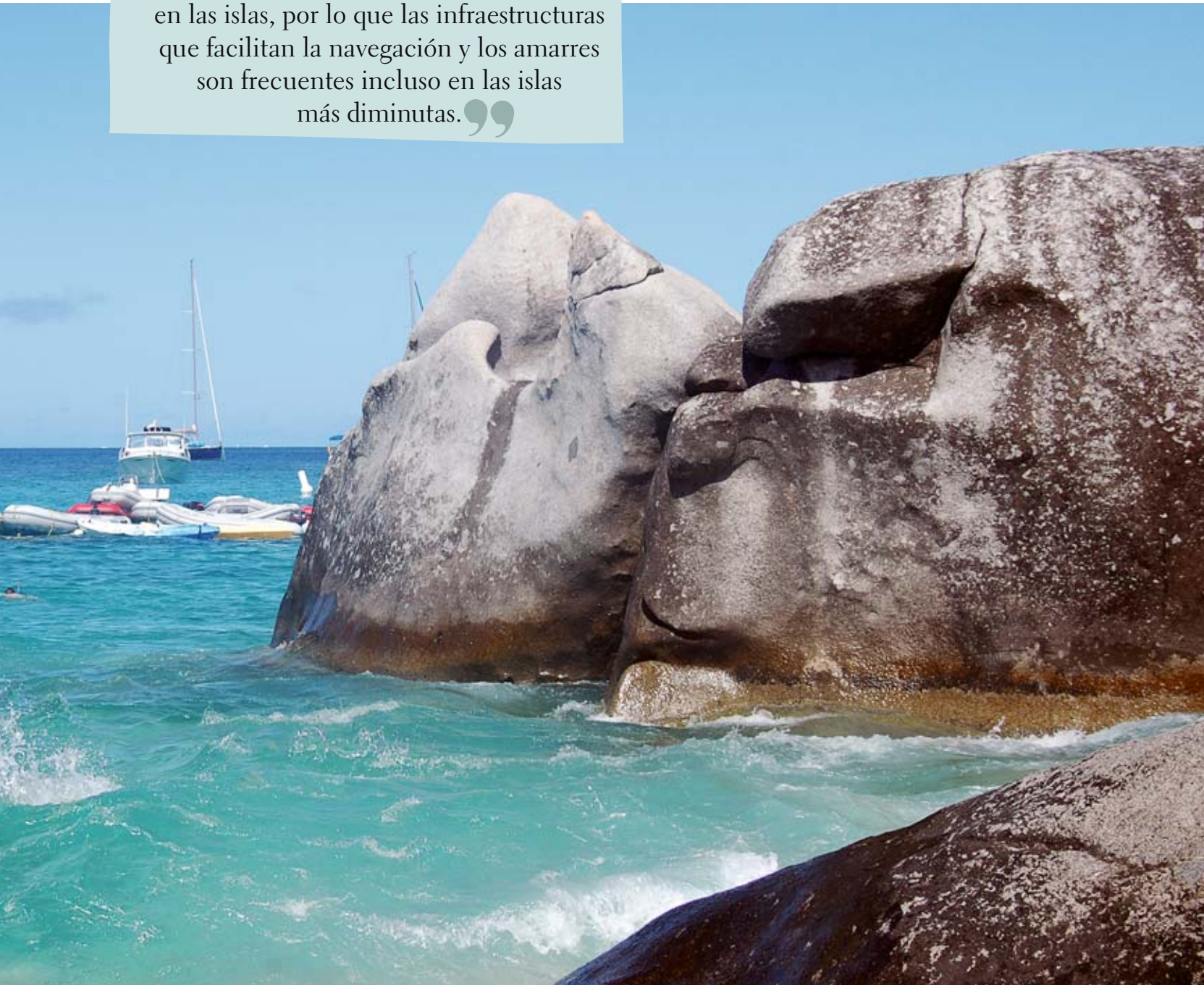


te decides a explorar entre estas formaciones, puedes hacerlo andando. Es una excursión tranquila que se realiza a través de unas escaleras de madera que las recorren sinuosamente. El tiempo estimado de duración es de unos 20-25 minutos.
En la cala adyacente se encuentra **Spanish Town**, un puerto de grandes dimensiones que cuenta con servicios de interés para el chárter, como es un supermercado bien surtido en el que hacer acopio de víveres para el resto de la travesía. También es un lugar interesante para pernoctar a resguardo.

Fiesta de la luna llena en Beef Island

Si algo te recomendamos encarecidamente es que, antes de reservar tu embarcación para un viaje de ensueño en Tórtola, tengas un calendario a mano. Si puedes, haz que tu itinerario coincida

> “El chárter es una actividad importante en las islas, por lo que las infraestructuras que facilitan la navegación y los amarres son frecuentes incluso en las islas más diminutas.”



con alguno de los días en los que se celebra la Fiesta de la luna llena en **Trellis Cay**, en la **isla de Beef**, muy cerca de Tórtola. Barbacoas, artesanía, espectáculos, música hasta el amanecer… Un ambiente inolvidable en el que conocer a los autóctonos y toda su riqueza cultural bajo una luna brillante. Este año las fechas en las que se celebrará la **Full Moon Party** son el 2 y 31 de marzo, 30 de abril, 29 de mayo, 28 de junio, 27 de julio, 26 de agosto, 25 de septiembre, 24 de octubre, 23 de noviembre y 22 de diciembre.
En los puestos de venta que se habilitan en esta fiesta encontrarás arte autóctono como esculturas de hierro y madera y utensilios de barro elaborados con la técnica *beaucoup*.

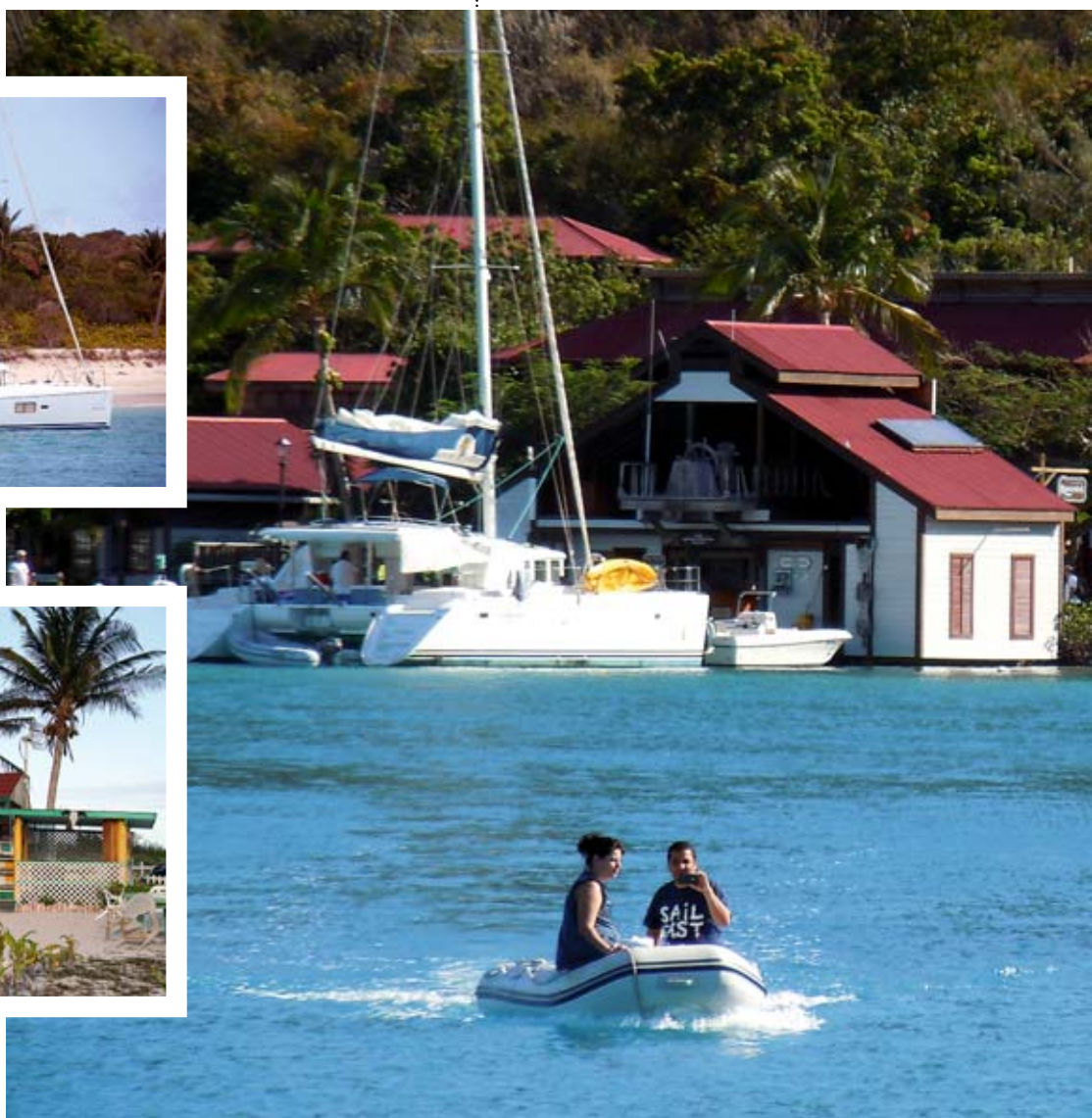
Vivir la noche en las BVI

Los impresionantes clubs de yates y resorts rezuman un lujo exquisito. En ellos se encuentran locales de restauración y ocio nocturno que ofrecen una gran variedad gastronómica y de espectáculos que hay que visitar.
Uno de los más impresionantes es el **Bitter End Yacht Club**. Este complejo se encuentra en la isla de **Virgin Gorda** y solo se puede acceder por mar. Existen boyas para amarrar y tienen un precio aproximado de 45 dólares. El puerto deportivo cuenta además con una inmensa oferta de deportes náuticos: kayak, windsurf, buceo…
Otro de los lugares más emblemáticos y que alcanza otro nivel dentro del mundo de la exclusividad es el **Saba Rock**. Se encuentra en una diminuta isla del mismo nombre que tiene apenas media hectárea de dimensión. Esta islita se enmarca dentro del grupo archipiélago llamado **North Sound**, un grupo de islas que pertenecen a Virgen Gorda y que agrupa otros islotes, como **Necker Island**, que pertenece al millonario británico Richard Branson.
A **Saba Rock** puedes acceder en la dingui y disfrutar de un cóctel mientras descansas en una de las codiciadas hamacas que pueblan el complejo o disfrutar de las fiestas legendarias que organizan en sus instalaciones.
Otro de los beach bar más emblemáticos de las islas es el **Foxy's Bar**, que se encuentra en la isla de **Jost van Dyke**. Es uno de los más reconocidos clubs de las BVI y su restaurante permite hacer una parada de relax para disfrutar de una excelente cena, las copas oportunas con música hasta el amanecer. Este rincón está en la **bahía Belle Vue** y aprovechando el receso nocturno, se puede repostar agua y combustible en el puerto.

Embarcación: Lagoon 44 de Top Sailing Charter
Tripulación: 4 adultos
Marina de recogida: Hodge's Creek (Tórtola)
Días de navegación: 9
Millas recorridas: 82,08 mn







Nautal
SMART SAILING

Gana dinero alquilando tu barco



Encontramos tus clientes
Publicitamos tu barco en todo el mundo.

Sin cuota de alta ni gastos fijos
Cobramos una comisión por alquiler. Si tú ganas, nosotros ganamos.

Controla cada alquiler
Tú decides cuándo alquilarlo, a quién y a qué precio.

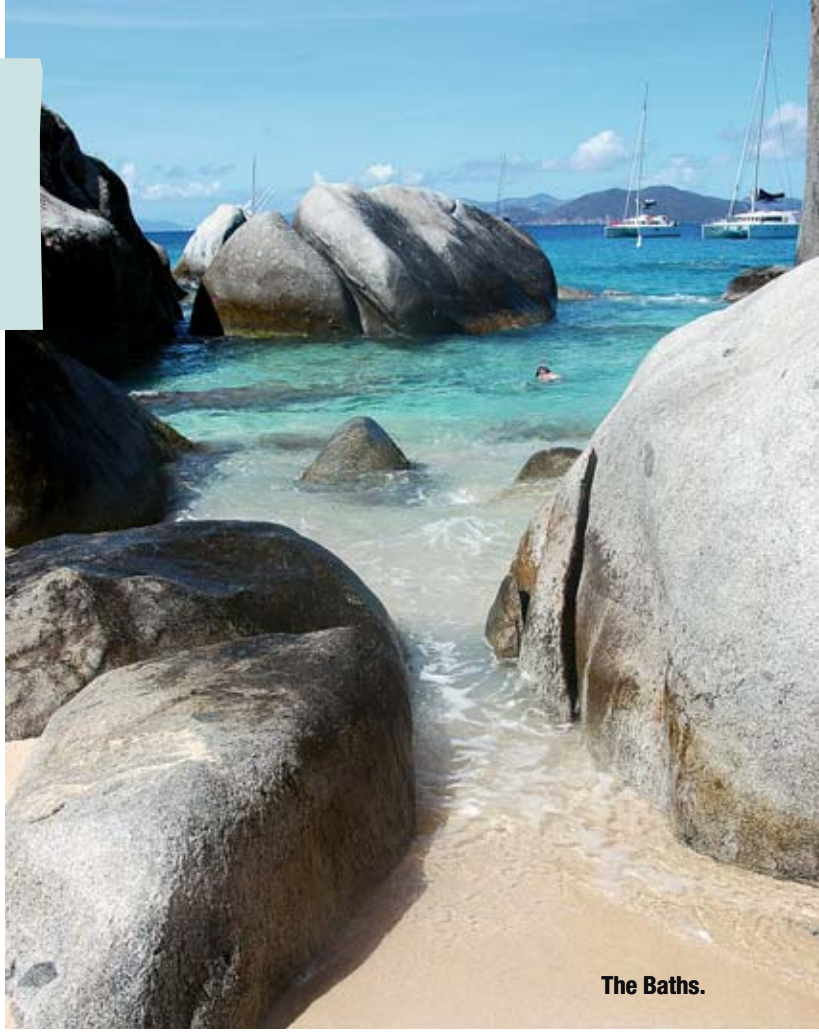
Equipo profesional
Atención al cliente en más de 10 idiomas

+1.300.000 usuarios al año en todo el mundo

+2.700 armadores ya trabajan con nosotros

www.nautal.es | +34 93 551 14 38 | info@nautal.es

> Lo cierto es que en las BVI los tesoros no están únicamente bajo tierra, sino que sus prístinas aguas, la naturaleza salvaje y el impresionante blanco de la arena de sus playas son capaces de trasladarnos hasta un cuento de piratas.



The Baths.

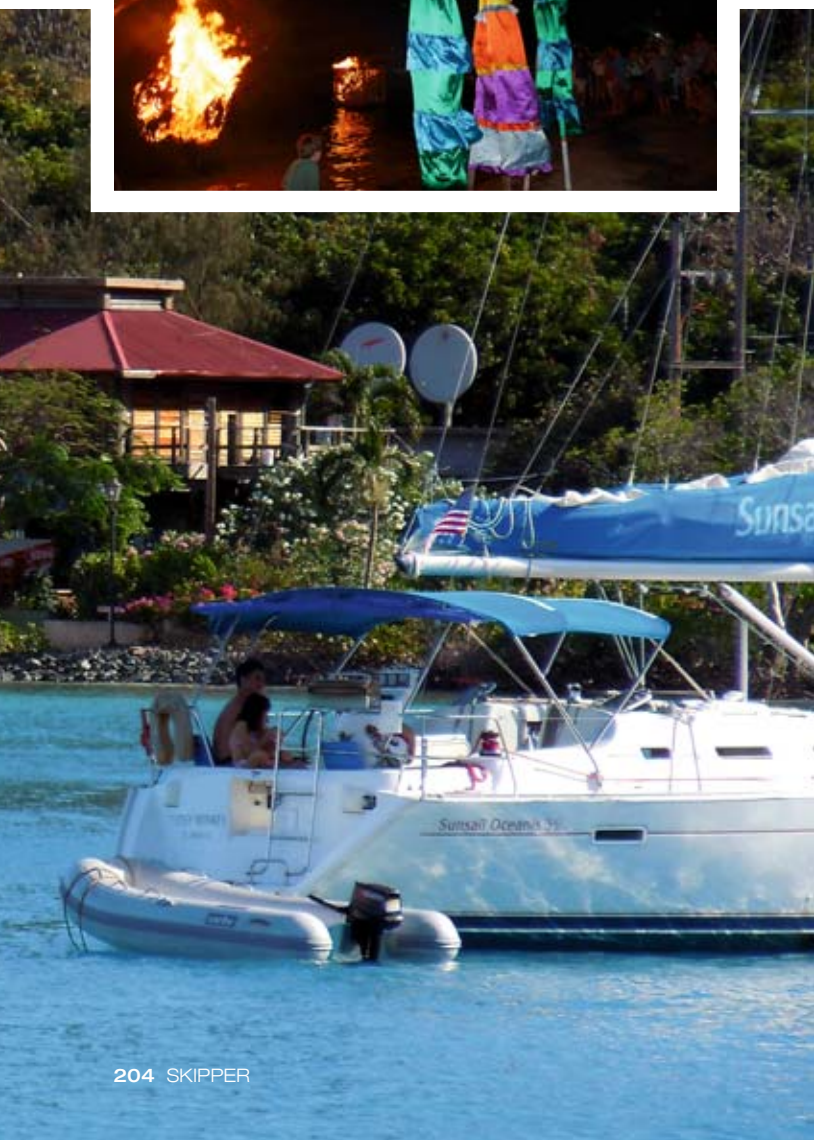
Anegada Island, un paraíso aparte

Aunque es una de las islas más grandes de las BVI, reúne ciertas particularidades que hacen que acercarse a ella en embarcación sea especialmente complicado.

Si decides alquilar una embarcación sin patrón porque hay alguien en la tripulación que es un experto navegante, tendrá que tener en cuenta algunos aspectos. A su alrededor hay una gran cantidad de bancos de corales y barcos hundidos, por lo que hay que estar muy atento. Aunque la entrada está balizada, no hay que descuidarse. Además, lo excepcionalmente plana que es la isla, hace que sea recomendable ir en días muy despejados porque no es fácil de verla a una distancia de 12 millas.

Full Moon Party.





Estas complicaciones hace que **Anegada** mantenga el encanto auténtico de la isla. Los habitantes del lugar organizan excursiones en lancha rápida que navegan en profundidades de apenas un metro de agua. Estos paseos incluyen la práctica de la pesca entre corales y esnorquel. Y las piezas capturadas, forman parte de la cena del día.

Por la tarde se puede aprovechar para contratar los servicios de un taxi que os lleve por la isla y de esta forma conocer el laberinto de piedra que rodea el **Main Town** o los montículos mortuorios de concha de los **Arahucos**. La naturaleza también es un atractivo indiscutible: la fauna y la flora son únicas. Podrás disfrutar de la lavanda marina, orquídeas salvajes, una peculiar especie de iguana autóctona y el centro de la isla ofrece un espectáculo inigualable por los flamencos que pueblan el lugar.

Inspiración de la Isla del Tesoro

Si eres un amante de la literatura y de las leyendas, otro de los enclaves que te trasladarán hasta las historias de piratas es **Norman Island**. Se dice que esta isla inspiró a Robert Louis Stevenson para escribir **La Isla del Tesoro**.

Cuenta la leyenda que el nombre del lugar se debe a un pirata que la compró en el siglo XVIII, aunque esto es precisamente eso, una leyenda. Sin embrago, la historia confirma que en el año 1750 un galeón español buscó refugio de una tormenta en las costas norteamericanas. La tripulación se amotinó y repartió el tesoro que llevaban a bordo en dos pequeñas embarcaciones. Una de ellas, naufragó, pero otra logró llegar hasta Norman Island, donde se dice que el tesoro está enterrado.❊ ***Marina Falcó***

www.topsailingcharter.com


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!

Visitar las mejilloneras de LA RÀPITA

El municipio de Sant Carles de la Ràpita (Delta del Ebro) está situada en la Bahia dels Alfacs, uno de los puertos naturales más grandes de Europa. Disfruta de un entorno que facilita la realización de actividades náuticas y de ocio de todas las tipologías, siendo uno de sus principales atractivos las soleadas playas de arena fina y de poca profundidad, ideales para el turismo familiar.

La estación náutica Sant Carles de la Ràpita – Delta de l'Ebre ofrece la oportunidad de alquilar amarres y embarcaciones, así como realizar actividades de kayak, vela, kitesurf, pesca, cruceros con y sin tripulación, y un largo etcétera de posibilidades relacionadas con la Bahia dels Alfacs, en el Parque Natural del Delta del Ebro, Reserva de la Biosfera por la UNESCO.

Los bellos parajes naturales se complementan con la rica gastronomía de Sant Carles de la Ràpita, donde destaca especialmente el marisco. Una de las opciones más destacadas es la Ruta de las mejillonera: salir a navegar desde el puerto de la Ràpita y pasear por la bahía hasta la zona donde se cultivan los mejillones y las ostras del delta del Ebro.

www.turismelarapita.com - www.enlarapita.com





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

COMPRA-CHÁRTER
con Yates Mallorca



En la actualidad esta empresa de chárter ofrece más de veinte veleros y motoras de entre 10 y 17 metros de eslora, con base en la nueva Marina La Lonja, justo frente al casco antiguo de la capital de Mallorca. Son embarcaciones completamente equipadas y muy cuidadas para disfrutar de la cara más bonita de las Islas Baleares sin complicaciones y a todo confort. El amarre en Marina La Lonja es totalmente gratuito durante su período de chárter.

Por otro lado, Yates Mallorca ofrece a sus clientes la modalidad de compra-chárter, para aquellos clientes que sólo puede invertir unas pocas semanas para estar a bordo y navegar con su barco. Los propietarios disfrutan de sus jornadas de vacaciones y el resto de la temporada Yates Mallorca se compromete a gestionar la embarcación para el chárter. En ese período Yates Mallorca cubrirá todos los gastos y se hará cargo del mantenimiento, amarre, seguros, etc. El propietario a su vez tiene derecho a salir con su barco varias semanas cada año. Para más detalles y/o para solicitar un presupuesto personalizado puede contactar: **www.yates-mallorca.com**





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

Publicar en: ☐ Ofertas ☐ Demandas

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

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

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

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

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

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

DATOS PERSONALES

Nombre: Apellidos:

NIF: Calle: Nº:

Población: C.Postal:

Provincia: País: Tel:

Nº suscriptor:

FORMA DE PAGO

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

☐ Tarjeta crédito VISA .....

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

Firma por importe de €

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

Varadero Masnou

EL CENTRO NÁUTICO CON MAYORES Y MEJORES SERVICIOS DEL LITORAL CATALÁN

10% de descuento en temporada baja ¡Aprovéchelo!

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**
http: **//www.varaderomasnou.es**
e-mail: **administracion@varaderomasnou.es**

YATES MALLORCA – BARCOS DE OCASIÓN

Estos y más barcos de segunda mano podrá descubrir en nuestra exposición en Palma de Mallorca.
Visite nuestro „showroom virtual" siguiendo el código QR (ó www.yates-mallorca360.com/sales) y reserve una cita vía email.

www.yates-mallorca360.com/sales

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



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 41
Año 2003, Eslora: 12,55 m, Manga: 3,99 m
2 Camarotes, 4 Literas, 1 Baño
Motor Volvo Penta D2-55
1 x 55 cv (diesel)
€ 59.000 IVA incl.



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 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.



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 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.



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



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



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.



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
82-83 Acastimar
27 Akzo Nobel

B
15 Beneteau
198 Blas de Lezo
205 Boat Away
169 Bornay
16 BRP (Evinrude)

C
166 Can S'Aigo
35 Catamaris
25 Cath Yacht
47 Clean Sailing
CP Click & Boat
87 Clipper Marine (Bavaria)
69 Club Nàutic Estartit
73 Club Nàutic L'Escala
75 Club Nàutic Sant Feliu de Guixols
39 CNB Lagoon

D
141 Dipol Glass
101 Don Marino (Monterey)

E
43 Easy Port
67 Empuriabrava
141 Euromed (Opacmare repuestos)
37 Euromed Yachting
17 Evo Yachts
169 Ewincher

F
151 Fiatc Seguros
95 Fiona's Atelier
143 Fira Marítima Costa Daurada
47 Flash Catamarans
29 Fontaine Pajot
179 Furuno

G
75 Girbau
5 Grand Banks Yachts
137 Greens Power (Honda)
145 Grupo Baeza (Generali Seguro)

H
77 Helimotor (Sacs)
EC Helly Hanse
125 Hempel
177 Humydry

I
11 Island Yachts (Aprea Mare)

J
63 J Boat
49 Jeanneau

L
95 La Herramienta Balear
155 Lalizas
18 LVOF

M
151 Marina Badalona (Inicia´t 2018)
149 Marina de Denia (Salón Náutico de Denia)
19 Marina Estrella (Hanse)
183 Marina Estrella (Sasga)
71 Marina Palamós
138 Marina Port Mahó
45 Marine Spirit Varadero
9 Marivent Yachts (Fjord)
33 Med – Cup Group
107 Metropol
139 Motonautica Balear
79 Motonáutica Llonch (Cobalt Boats)
13 Motyvel (Cantieri del Pardo)
133 Movilmotors (Suzuki)

N
203 Nautal
62 Nautamarine (Showroom)
191 Nautic Luis (Nordkapp)
61 Nautic Luis (Numarine)
60 Nautic Luis (Windy)
89 Navico (B&G)
57 North Sails
133 Nuva

P
147 Palma Boats Show
86 Pantaenius
31 Port Ginesta

R
193 Raymarine
88 Recambios Marinos
168 Regata Delta – La Ràpita
178 Restaurante Pesquero
ICP Rider
81 Rio Ibérica (Marlin)
IP Robisa (Steiner)

S
206 Sant Carles de la Ràpita
153 Sport Yacht (Sessa)

T
73 Top Sailing Charter
167 Torqeedo
159 Touron (Bayliner)
163 Touron (Quicksilver)

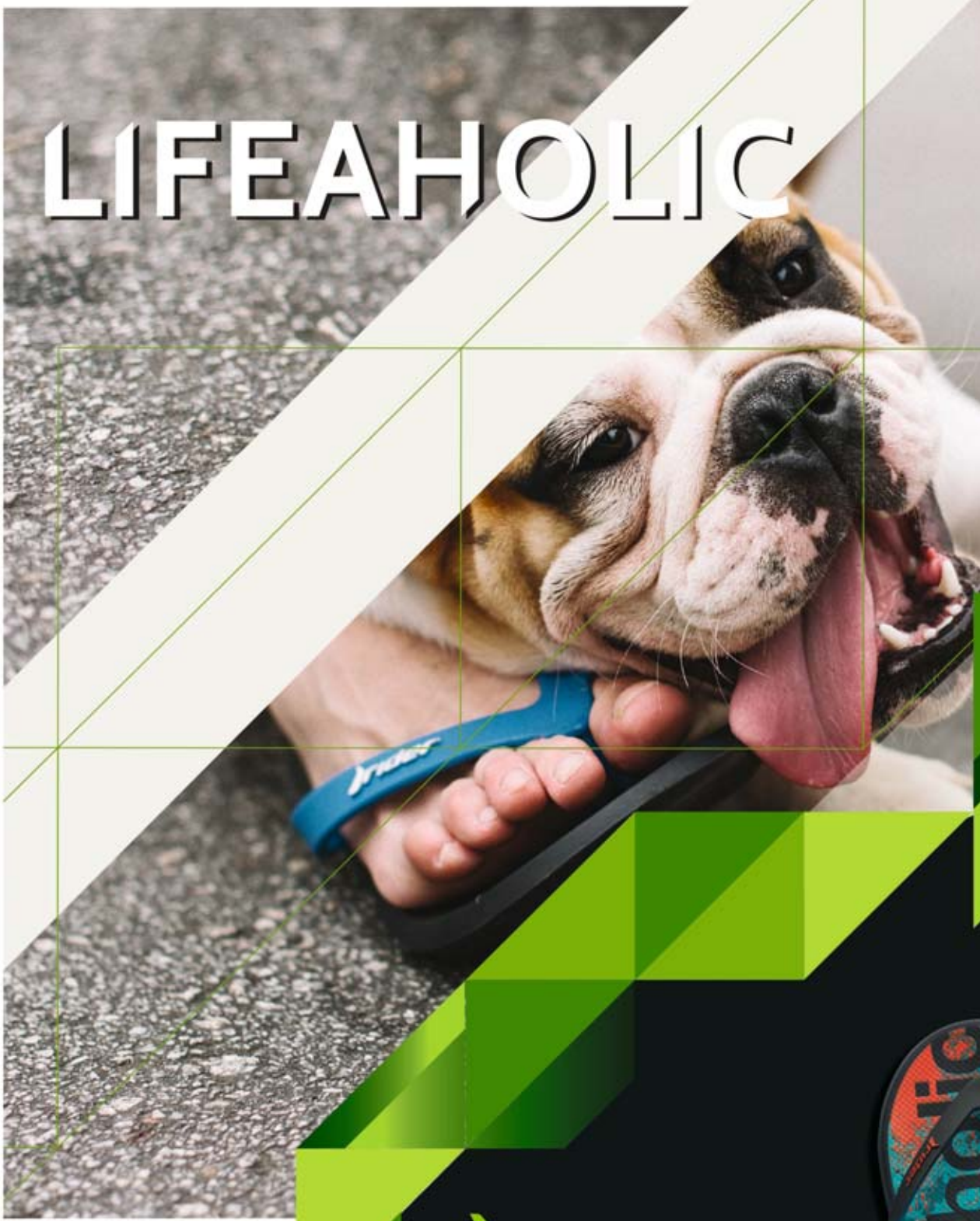
V
208 Varadero Masnou
3 Ventura Yachts (Ferretti)
7 Ventura Yachts (Pershing)
199 Vetus
206 Viva Charter

W
59 Webasto
142 Whisper Power

Y
152 Yacht'Up
119 Yachts Controller
148 Yahis
85 Yamaha
131 Yanmar
41 Yates Mallorca
207 Yates Mallorca (Chárter)
209 Yates Mallorca Mercado de Ocasión)

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

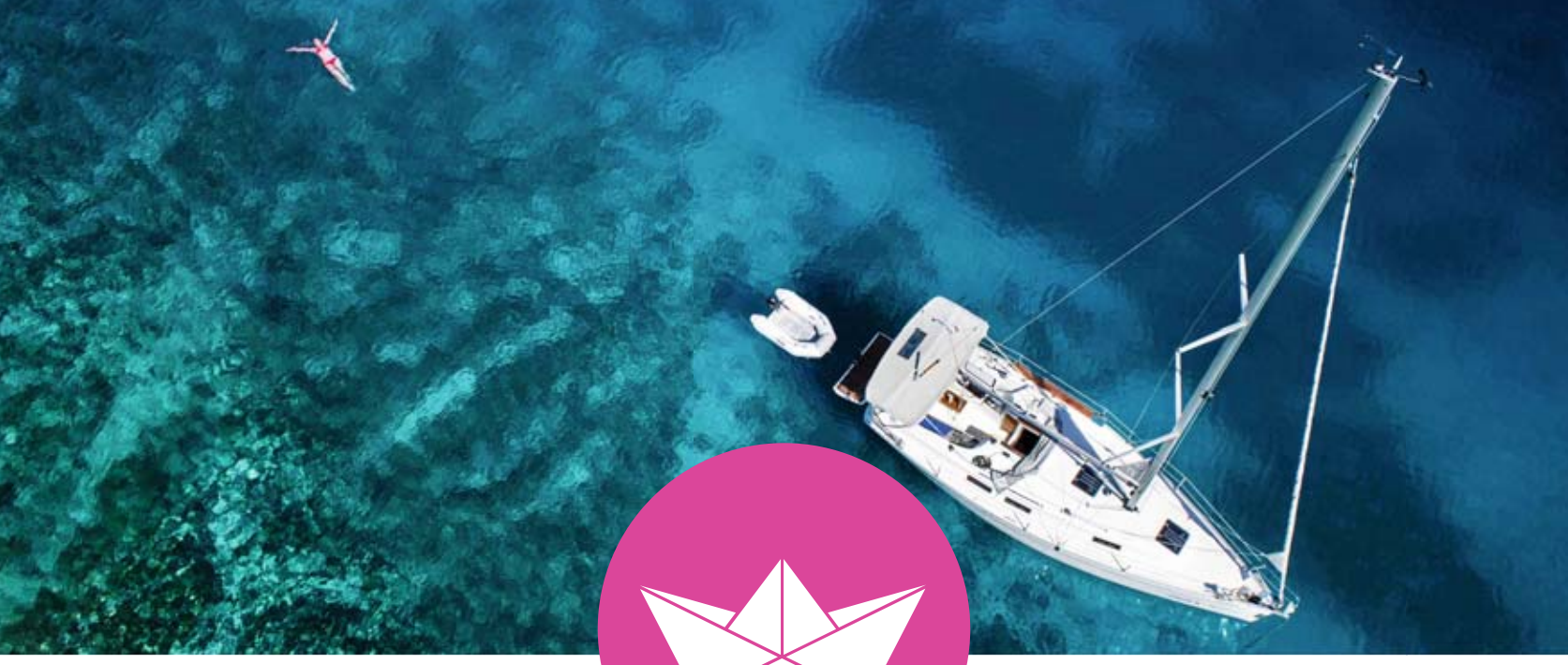
LIFEAHOLIC



rider
SANDALS



RiderSpain
@riderspain
@raidercanarias
RaiderCanarias
info@grupotcc.es
raidercanarias.com
+34 928 246 109



Click&Boat

Reserva en unos clics y navega con simplicidad

Haz de tu sueño una realidad, disfruta de vacaciones en barco con Click & Boat el líder mundial del alquiler de embarcaciones en línea

+ 22 000 barcos disponibles

+ 25 países en el mundo

Un equipo dedicado a tu proyecto

100 € de oferta*
con el código:
CAPITAN18

*Oferta válida en la tarifa de servicio de Click & Boat para cada reservación efectuada antes del 31 de abril 2018.

Descargar en el App Store

www.clickandboat.com/es

911 232 190

Disponible en Google play