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

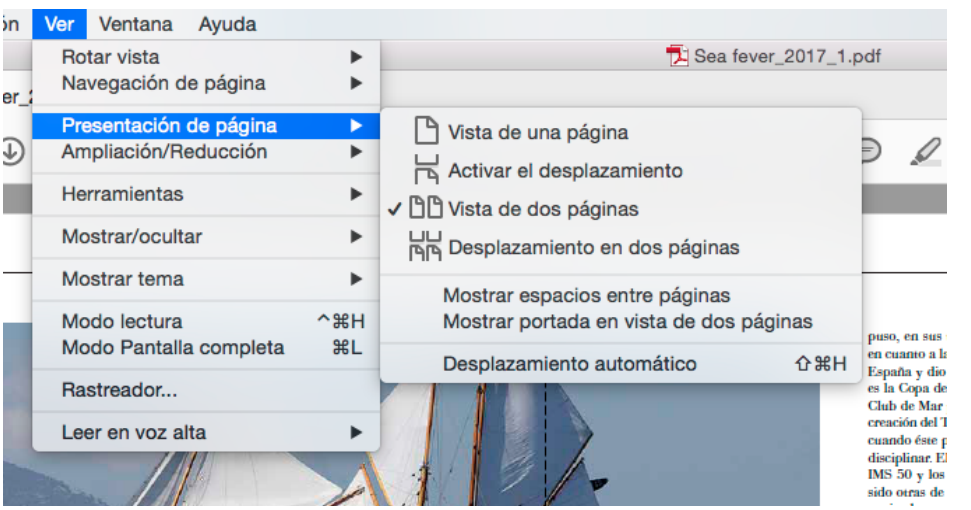
Una vez visualizada su revista en el Adobe Acrobat Reader

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 430 · Septiembre 2018 · 4 €

AVANCE
SALONES NÁUTICOS
- Cannes
- Barcelona

#Material de Seguridad

Alain Colas
Grandes mitos

Destino COSTA DAURADA

BARCOS DEL MES
Enata Foiler ~ Glastron GTD 200 y 205 ~ Wellcraft 202 Fisherman
Bayliner VR5 Cuddy IFB y FB ~ Cap Camarat 9.0 WA y CC ~ Hanse 548

8 413042 638902 00430

www.salonnautico.com

#salonnautico

Fira Barcelona

salonnautico

INTERNACIONAL DE BARCELONA

10-14 OCTUBRE 2018

PORT VELL



IFBSO THE WORLD'S LEADING BOAT SHOWS
PLATINUM MEMBER

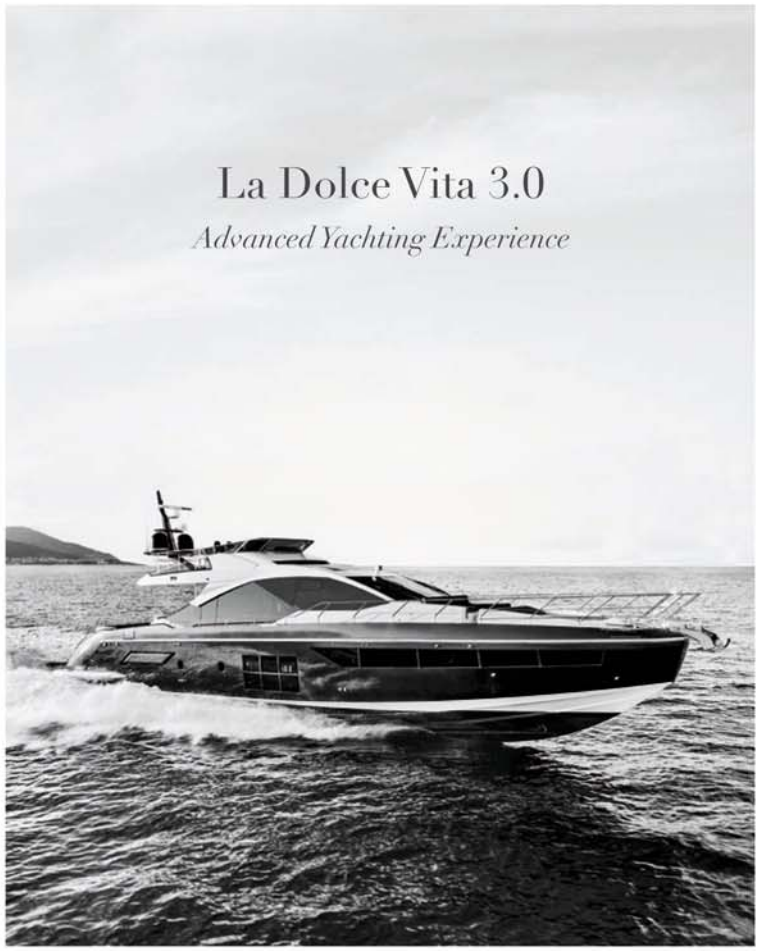
OneOcean Port Vell
BARCELONA

Port de Barcelona

ESTRELLA DAMM

LOSBERGER DE BOER

AZIMUT
YACHTS





marina estrella

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

AZIMUT S7 Carbon-Tech
Exterior Design Stefano Righini
Interior Design Francesco Guida

A brand of AZIMUT BENETTI Group
azimutyachts.com

CANNES YACHTING FESTIVAL 2017



Cambio *de tercio*

Atrás va quedando el verano o, por lo menos, las jornadas vacacionales que nos permiten disfrutar de tiempo libre para navegar, nadar, bucear, tomar el sol, jugar con hijos o nietos, ir de cala en cala, de puerto en puerto, desconectar, relajarnos, leer sin prisas la prensa –siempre que tengamos ganas de mantenernos informados–, charlar distendidamente con familiares y amigos, comer y beber sin atenernos a horarios estrictos ni a las restricciones que en otros momentos acostumbramos a imponernos por razones de estética y salud... En resumen, de pasárnoslo lo mejor posible.

De regreso ya –quien más quien menos– a la rutina de los quehaceres diarios propios de nuestras respectivas profesiones, nos queda el recuerdo de los momentos vividos y los planes que podamos hacer para que el próximo año se repitan o incluso sean aún mejores. Para ello, para poder hacer realidad nuestros sueños o reforzar los mismos con nuevos anhelos, les recomendamos que no dejen de darse una vuelta por alguno de los múltiples salones náuticos que se celebran en otoño: Cannes, Southampton, Génova, Mónaco, La Rochelle, Barcelona... En cualquiera de ellos puede encontrar el barco que mejor se ajuste a sus gustos y necesidades o ese equipamiento del que carece el que ahora tiene. Un Salón Náutico no es una feria más de las que se ve obligado a visitar por su trabajo, es un verdadero regalo para los sentidos de cuantos amamos el mundo de la navegación y de las actividades náuticas, una perfecta excusa para viajar a una hermosa ciudad del litoral atlántico o mediterráneo para hacer lo que más nos gusta: ver y hablar de barcos. Un verdadero placer, incluso para quienes constituye parte de nuestro trabajo habitual. No obstante, de no poder acudir a ninguna de estas citas, no se preocupen que allí estaremos nosotros para poder reflejar en nuestras páginas todo lo visto y oído.❊

Enrique Curt Gómez
Presidente Fundador de Curt Ediciones

En portada
Fairline Targa 48 Open







FJORD 44 open

be unique

Power, purism and pleasure merged to a single masterpiece.

38 xpress | 36 open | 40 open | 44 open | 52 open | 36 MY tender | 44 coupé



MARIVENT YACHTS / Port Adriano, Mallorca
Tel: +34 670760569 / oliver@mariventyachts.com
UNIQUE YACHTS GERMANY / Bad Grönenbach
Tel: +49 178 5465028 / guido@fjordyachts.de

www.fjordboats.com

FJORD©
the power of german engineering





COSTA DAURADA

El Mare Nostrum más amable

El excelente clima, con veranos cálidos e inviernos suaves y escasas lluvias, hacen que la Costa Daurada sea un lugar ideal para navegar y practicar actividades deportivas todo el año.





30 Aumentar la seguridad a bordo
No se trata solo de seguir las normas de seguridad lógicas, sino también de contar a bordo con diversos elementos que pueden resultarnos muy útiles en caso necesario.

48 Novedades Cannes Yachting Festival
El Cannes Yachting Festival, que tendrá lugar del 11 al 16 de septiembre, volverá a recibir a más de 50.000 visitantes de todo el mundo para ver y probar 600 barcos en exposición.

98 Antártida, el continente helado
A todos nos gusta navegar en días soleados. Ya son menos los que disfrutan en días gélidos, como hizo Teclo González navegando con su velero “Geluk” por la Antártida.

10 Fobias y Filias 12 Must Have 14 Joaquim Coello 26 Puertos y Marinas 28 RCN Palma
34 Eulàlia Pujol (CSSMB) 38 Yachting Spain 40 Producto 44 Electrónica 46 Motor
54 Avance Salón Náutico de Barcelona 56 Salones 86 Yacht Class news 94 Alain Colas
106 Open60AAL, desafío ecológico 110 Golden Globe Race 2018 112 37 Copa del Rey Mapfre
116 Dream Yacht Charter 120 Chárter. Costa sur de Turquía 126 Chárter news

WHEN YOU CAN'T CHOOSE THE WEATHER, CHOOSE LIKE A PRO

ELIGE TU CHAQUETA CON HELLY TECH, EL TEJIDO IMPERMEABLE Y TRANSPIRABLE QUE TE PROTEGE DEL EXTERIOR, DESARROLLADA POR Y PARA LOS NAVEGANTES PROFESIONALES DE TODO EL MUNDO.

NOS ENCONTRARAS EN EL SALÓN NÁUTICO Y EN LA TIENDA HELLY HANSEN BARCELONA (CALLE CONSELL DE CENT 298)



ÆGIR RACE JACKET

TRUSTED BY PROFESSIONALS

H/H®

ALIVE SINCE / 1877

BLAIR TUKE / TRIMMER Y TIMONEL / MAPFRE EN LA VOLVO OCEAN RACE

58
Glastron GTD 200 y 205



64
Wellcraft 202 Fisherman



70
Bayliner VR5 Cuddy IFB y FB



76
Jeanneau Cap Camarat 9.0 WA y CC



82
Yacht Class. Enata Foiler



88
Yacht Class. Hanse 548



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: Carlos Gamissans
Colaboradores: Rafael del Castillo, Enric Agud, 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, Fotolia
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

whyadv.com

NEW PARDO 50



salonnautico · boot · YACHTING FESTIVAL CANNES WORLD PREMIERE



CANTIERE DEL PARDO S.p.A.

motyvel yachts

MOTYVEL MOTOR YACHTS | PORT ADRIANO (BALEARES) | PORT BALIS (BARCELONA)
+34 971 213 015 | +34 937 927 306 | +34 629 432 975
comercial@motyvel.com | www.motyvel.com

PARDO
YACHTS

PARDOYACHTS.COM

Yolanda Llinás

© MANU SAN FELIX / POSIDONIA OCEANICA



Leyes de ida y vuelta

Odio la incompetencia, la inutilidad del tiempo perdido, el adelantar acontecimientos en plan efectista y populista, que más tarde obligan a decir que *dónde dije digo, digo Diego*. Esto es lo que está ocurriendo con algunas de las nuevas normativas, decretos o leyes que, relacionados con el mar –y con la excusa no siempre aceptable de su conservación y de nuestra propia seguridad– están circulando en estos momentos. Uno de ellos es el **Decreto de la Posidonia que el Govern Balear ha elaborado** y que los medios de comunicación nos hemos ocupado de difundir, con la consiguiente alarma y controversia que, con toda lógica, han suscitado las restricciones de fondeo que dicho decreto promulga. Ya he comentado, en anteriores números, que cuantos navegamos estamos, lógicamente, a favor de la conservación de la posidonia, pero también que estamos firmemente convencidos que su principal enemigo no son las anclas y que si bien es preciso regular el fondeo, **lo que no se puede hacer es prohibir por prohibir, sin ton ni son y sin poner otro tipo de medidas de protección**, como serían las de revisar, reparar y mejorar el vertido de aguas al mar, o sea las depuradoras y los emisarios. También lo ha entendido así **el Consell Consultiu de Baleares, que ha emitido un dictamen en el que advierte que el decreto en sí no debería entrar en vigor hasta que exista y se apruebe, oficialmente, una cartografía precisa de la situación real** y actual de esta importante fanerógama marina, al tiempo que pide mayor concreción sobre la cantidad de posidonia que un barco debe arrancar para ser sancionado, ya que el concepto de "alteración significativa" que consta en el decreto es harto ambiguo. Así pues, el Decreto de Posidonia no se ha podido **aplicar este verano**. Malo para la posidonia, que se queda sin un plan de protección lógico, ajustado a la realidad y eficaz; malo para todos cuantos nos hemos sentido amenazados con avisos de sanciones; malo por haber destinado un importante presupuesto para incrementar la flota de barcos de vigilancia, que se han quedado sin un decreto coherente que hacer cumplir. Y malo para la credibilidad de quienes lanzaron campanas al vuelo –léase Consellería de Medio Ambiente– sin llevar a cabo todos los estudios previos y sin escuchar la opinión de todas las partes afectadas y de informes competentes. Aunque por otras razones, **la tan esperada y anunciada normativa de seguridad FOM 1144 está tardando en publicarse**, creando así un estado de inseguridad que en nada favorece al sector ni a la afición. Es ahora, cuando ya se ha hecho público el contenido de la misma, cuando se han iniciado los contactos para llegar a un consenso entre la DGMM, los profesionales del sector y los usuarios. Son precisamente estos últimos quienes han alzado su voz considerando que se les había mantenido al margen durante todo el proceso de redacción. Es de esperar que las conversaciones iniciadas entre esta asociación de navegantes con la de empresas náuticas (ANEN) así como las reuniones que ANAVRE ha mantenido últimamente con el nuevo Director General de la Marina Mercante, Benito Núñez, den sus frutos **y pronto dispongamos de la tan necesaria nueva legislación sobre seguridad en la mar.**✻

Cuantos navegamos estamos a favor de la conservación de la posidonia, pero también estamos firmemente convencidos de que su principal enemigo no son las anclas y, que si bien es preciso regular el fondeo, lo que no se puede hacer es prohibir por prohibir.



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: 966 448 306 · 618 396 080** **Coordenadas** **38° 38´09.9" N**
Vicente Belliure s/n Puerto Pesquero 03710 Calpe (Alicante) **0° 04´03.1" E**

Hublot

Classic Fusion Chronograph

PORTO MONTENEGRO

Limited Edition



La famosa marca de relojes suizos Hublot se ha convertido, durante dos años, en el cronómetro oficial del Porto Montenegro Yacht Club (PMYC) y de la reconocida y galardonada marina para yates de lujo.

Para celebrar la ocasión, Hublot ha lanzado una Edición Limitada de su Classic Fusion Chronograph en azul náutico. La caja de titanio de 45 mm de diámetro presenta una esfera azul con el logotipo de Porto Montenegro, así como caja de cristal de zafiro. El reloj es impulsado por un calibre Hublot HUB1143 de cuerda automática con una reserva de marcha de 42 horas y se completa con una correa de caucho y piel azul. Solo se lanzarán 30 exclusivas piezas de la Edición Limitada Porto Montenegro.

#portomontenegro #hublot #DropYourAnchorPM

LEOPARD
CATAMARANS

Cannes Yachting Festival
11-16 SEPT 2018

Salón Náutico Barcelona
10-14 OCT 2018



40 | 43 PC | 45 | **50L** - 50P | 51 PC | 58

europe@leopardcatamarans.com
www.leopardcatamarans.com
+33 (0)4 92 00 09 03

JOAQUIM COELLO

INGENIERO Y NAVEGANTE



Joaquim Coello es sobre todo el impulsor de la primera participación española en la Whitbread Round the World Race de 1981, con el Balandro *Licor 43*, que diseño y patroneó.

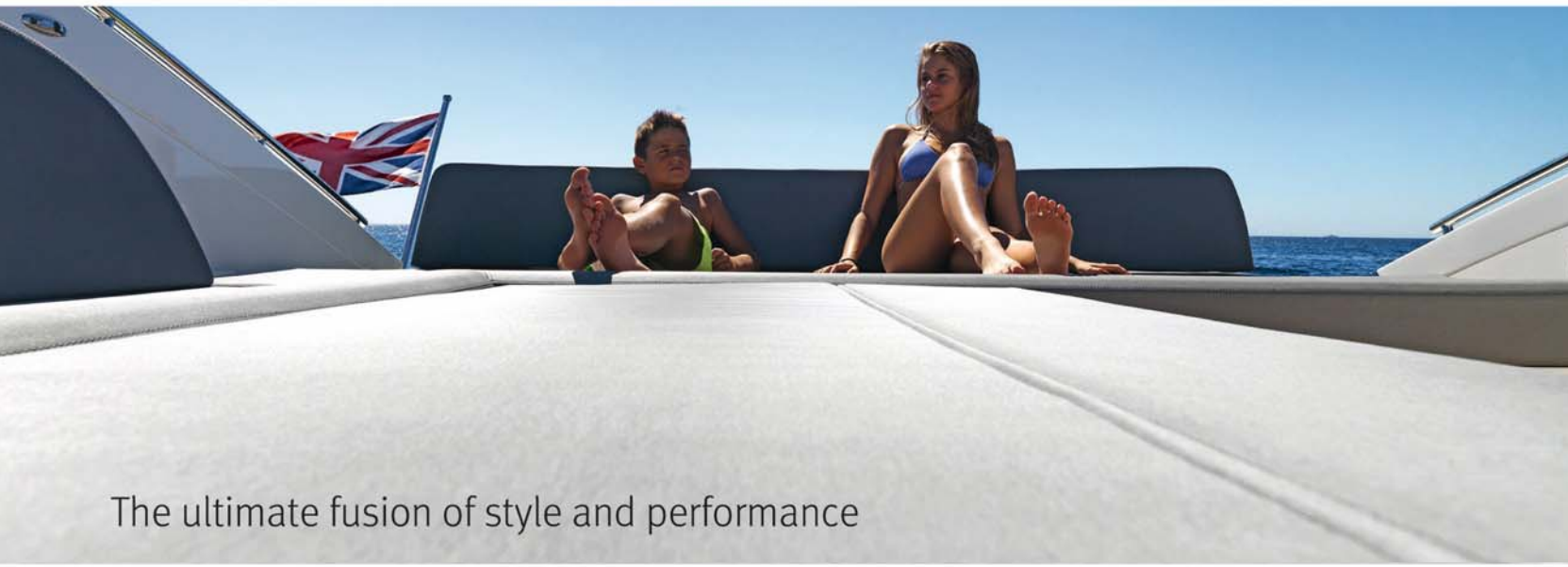
bio

Nacido en Salamanca el 17 de octubre de 1945, pero desde siempre vinculado con el mar a través la costa de Girona, Joaquim Coello es ingeniero naval y ha sido ejecutivo de empresas importantes como Applus, Bazán, Gamesa, ISS, etc. Fue presidente del Puerto de Barcelona, pero para la gente que le gusta la náutica, Joaquim Coello es sobre todo el impulsor de la primera participación española en la Whitbread Round the World Race de 1981 (actual Volvo Ocean Race), con el balandro *Licor 43*, barco que diseñó en Cartagena cuando trabajada en la E.N. Bazan, y patroneó, siendo también el director de este proyecto. De su mesa de diseño han salido muchas embarcaciones, pero a la que tiene más estima es la de la goleta *Idus de Marzo*, primer barco español en la Antártida.

Barco ideal
BH 36
Primer barco
Snipe
Un mar para navegar
El mar Mediterráneo.
Mejor momento a bordo
Llegar a Guadalupe después cruzar el Atlántico en solitario.
Situación más difícil
Vuelco y rotura de palo en el Índico Sur.
Una navegación especial
Un crucero en las Antillas.
El mar que más le ha impresionado
El Índico Sur.
Plato favorito
Ninguno en especial.
Nunca debe faltar a bordo
Agua.
Afición fuera del mar
Pensar, leer, escribir.

Su afición náutica le viene de lejos. Puede que gracias a los largos veranos de adolescente pasados en la gratificante Costa Brava de Girona. Con un grupo de amigos reconstruyeron un viejo barco abandonado en el puerto de Sant Feliu de Guíxols –el *Gudrum*– y lo salvaron del desguace. Con él recorrieron, a lo largo de muchos veranos, toda la costa mediterránea y sentó la semilla de la aventura náutica y la construcción naval. Esto debió llevar a Joaquim a estudiar ingeniería y participar en regatas, como la que cubrió en el año 1978, en la primera edición de La Ruta del Ron, siendo el primer español que navegaba en una regata trasatlántica en solitario, precisamente en la edición en la que se vivió la desaparición de Alain Colas. Después supo formar un grupo de 'chavales' para dar la Vuelta al Mundo. Preguntado cómo consiguió convencer a los padres que dejaran enrolar a sus hijos en aquella insólita aventura, dice que fue fácil: "*Explicándolo bien. Con la descripción fue suficiente*". Y aquellos críos hicieron historia.❋ **A.J.**





The ultimate fusion of style and performance



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


SÉ ADICTO A LA VIDA
LIFEAHOLIC
RiderSpain
@riderspain
rider
SANDALS



Nautic Luis
Only the best boats

nauticluis.es

Central – Costa Brava – Empuriabrava
Mallorca – Port Adriano
info@nauticluis.es
(+34) 972 450 063

COSTA D

EL MARE NOSTRUM MÁS AMABLE

La **excelente climatología**, con **veranos cálidos** e **inviernos muy suaves** y con **escasas lluvias**, hacen que la **Costa Daurada** sea, a lo largo de los **doce meses** del año, un lugar **ideal** para **navegar** y **practicar** actividades deportivas.



PTDT ©JOANCAPDEVILAVALLVÉ.COM

AURADA



Club Nàutic Cambrils.



Castillo de Tamarit (Tarragona).

PTDT ©JOANCAPDEVILAVALLVÉ.COM

La Costa Daurada, con sus 91 kilómetros de litoral, es la región náutica más grande de Catalunya, perfecta para practicar la navegación a vela o a motor. Situada en el sur de Catalunya, en la provincia de Tarragona, la Costa Daurada destaca, entre otros motivos, por sus magníficas playas. Esto se refleja incluso en su nombre, que hace referencia al color dorado de la arena al recibir el impacto de los rayos solares. Esta región es muy buscada por los amantes de la navegación (ya sea a vela o a motor) y los deportes náuticos, pues resulta ideal para la práctica de buceo, kayak, paddle surf, windsurf o la pesca. También dispone de escuelas de navegación, diversas posibilidades para alquilar un barco y varios puertos deportivos con numerosos servicios.
La excelente climatología, con veranos cálidos e inviernos muy suaves y con escasas lluvias, hacen que la Costa Daurada también sea, a lo largo de los doce meses del año, el lugar ideal para navegar y practicar actividades deportivas.

Playas y calas

Al abrigo del Mediterráneo, unas sesenta playas de arena fina y dorada, que se encuentran entre los municipios de **Cunit**, **Calafell**, **El Vendrell**, **Roda de Berà**, **Creixell**, **Torredembarra**, **Altafulla**, **Tarragona**, **Vila-seca**, **Salou**, **Cambrils**, **Mont-roig del Camp** y **Vandellòs-L'Hospitalet del Infant**, conforman la fachada marítima de la Costa Daurada, la cual ofrece una selección de algunas de las mejores playas y calas del Mediterráneo. Aquí los baños son especialmente saludables por el alto contenido de iodo. Desde largas playas tranquilas, hasta otras pintorescas situadas en los núcleos urbanos, así como calas acogedoras entre vegetación mediterránea.



Faro de Torredembarra.

Puertos Deportivos

Los puertos deportivos son un ecosistema ideal para disfrutar del mar, desde múltiples perspectivas. Empezando por el deporte, siguiendo por las actividades en familia o bien degustando un excelente arroz de marisco rodeado del glamour náutico que impregna la costa mediterránea. En total, más de 92 km de costa con ocho puertos deportivos para elegir los mejores entornos donde acercarse al mar. De norte a sur, encontramos el de **Segur-Calafell**, seguido del de **Coma-ruga**, **Roda de Berà**, **Torredembarra**, **Tarragona**, **Salou**, **Cambrils** y, finalmente, el de **L'Hospitalet de l'Infant**. Todos disponen de su propio **club náutico** y ofrecen una lista de actividades para disfrutar del mar en todos sus ámbitos.

PTDT ©JOANCAPDEVILAVALLVÉ.COM



Áreas naturales protegidas de la costa

Dunas, acantilados, estanques de agua salobre, bosques mediterráneos, zonas encharcadas y humedales… De hecho, la variedad de espacios naturales protegidos por su singular biodiversidad es uno de los valores principales de la Costa Daurada. La desembocadura del río Gaià con su destacada vegetación de ribera, los ecosistemas húmedos y con dunas de Torredembarra, la pequeña laguna litoral de la Pineda o la reserva marina de Masía Blanca situada cerca de Coma-ruga son algunos de los espacios singulares que podemos visitar y descubrir algunos de los misterios de la naturaleza.

Aguas termales y xató

Desde Cunit hasta El Vendrell –cuna del compositor internacional Pau Casal– viñedos y playas forman una curiosa sinfonía de colores que van del tierra al ocre, pasando por el verde y el azul eléctrico. Es la comarca del Baix Penedès. Los pueblos de la costa –Cunit, Segur de Calafell, Calafell y los barrios marítimos de El Vendrell (Sant Salvador, Coma-ruga y El Francàs)– son destino habitual de veraneantes, que disfrutan de sus playas y de sus caminos de ronda. Además, esta zona dispone de un nacimiento natural de agua, concretamente en Coma-ruga, con propiedades terapéuticas.

En tierra, podemos disfrutar de diversos restaurantes con encanto donde degustar un vino de la DO Penedès y descubrir la Ruta del Xató.

La **Costa Daurada**, con sus **92 kilómetros** de litoral, es la **región náutica más grande de Catalunya**, perfecta para **practicar** la navegación **a vela** o **a motor**.

PTDT ©JOANCAPDEVILAVALLVÉ.COM



Patrimonio Mundial de la UNESCO

Si seguimos navegando hacia el sur, descubriremos todas las bondades del Mediterráneo. No es de extrañar que los romanos se instalaran en este territorio para construir uno de los imperios más influyentes de la historia: un clima benigno, una costa que mira el mar, extensos campos de almendros, olivos y viñedos, etc. Además de la **ciudad de Tarragona**, el **Pont del Diable (Tarragona)**, el **Arco de Berà (Roda de Berà)**, la **Villa Romana de Centcelles (Constantí)** y la **Villa Romana de Els Munts (Altafulla)**, son algunos de los restos arquitectónicos de aquella época, declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.

En esta zona, destaca el **espacio natural de Els Muntanyans**. Es un zona litoral de 35 ha situada en la playa del municipio de Torredembarra, con la característica principal de ser una de las últimas muestras de paisaje de la costa meridional catalana. En él encontramos ecosistemas litorales abiertos con dunas de hasta cinco metros de altura y estanques de agua salobre e intermitente. Además, en este lugar se puede disfrutar de una gran diversidad de aves que aprovechan este único espacio como lugar de descanso en sus movimientos migratorios. Siguiendo hacia el sur, entre Altafulla y la ciudad de Tarragona, veremos como se alza el **Castell de Tamarit**,

El xató

El xató es una salsa elaborada a partir de almendras y avellanas tostadas, miga de pan con vinagre, ajo, aceite, sal y ñora como ingrediente característico. Esta salsa acompaña a una ensalada de escarola con anchoas, atún y bacalao.

Servicio Integral y de calidad
VENTA y ADMINISTRACIÓN

Berga HNOS



Autovía A7 - Barcelona - Valencia, salida 1148 - 43850 Cambrils (Tarragona) - Tels. +34 977 391 211 - +34 977 391 200
www.hermanosberga.com

INVICTUS SEALINE ZODIAC QUICKSILVER Sea Ray FAETON



PTDT ©JOANCAPDEVILAVALLVÉ.COM



Al abrigo del **Mediterráneo**, unas **sesenta playas** de **arena fina** y **dorada**, que se encuentran **entre Cunit** y **Hospitalet de l'Infant**, conforman la **fachada marítima** de la **Costa Daurada**.

de estilo románico, situado sobre un promontorio a orillas del mar Mediterráneo, declarado Bien de Interés Cultural desde 1988.

Estación Náutica Costa Daurada

La Estació Nàutica Costa Daurada es el dominio náutico más grande de Catalunya. Con casi 60 kilómetros de costa, incluye los municipios de **Salou**, **Cambrils**, **Mont-roig del Camp/Miami Playa**, **Vandellòs** y l'**Hospitalet del Infant**, además de los municipios de la zona de las **Terres de l'Ebre** de **L'Ametlla de Mar**, **L'Ampolla** y **Deltebre–Riumar**. Es una costa que alcanza desde el Cabo de Salou hasta las mismas puertas del Delta del Ebro, que se caracteriza por sus largas playas de fina y dorada arena, que se complementan con recónditas y apetecibles calas de aguas cristalinas. Cuenta con seis puertos deportivos con todos los servicios.
La Estació Náutica Costa Daurada ofrece un centenar actividades náuticas diferentes, adaptadas a todas las edades, niveles y posibilidades. Desde las salidas con kayak, jet ski, bautizos de submarinismo, wind-

PTDT ©JOANCAPDEVILAVALLVÉ.COM



Playa de L'Hospitalet de L'Infant.



Cap de Salou.

Cap de Salou

El Cap de Salou (cabo de Salou) es un conjunto rocoso que se adentra hacia el Mediterráneo, situado en el municipo de Salou. Forma un pequeño macizo que tiene en tierra una pequeña extensión boscosa principalmente formada por pinares. Las características rocosas del cabo han facilitado la creación a su alrededor de pequeñas pero preciosas calas, como Cala Morisca, Cala de la Vinya, Cala de la Font, Cala de la Penya Tallada, Cala dels Crancs… Está sujeto a la acción del oleaje, provocado sobre todo por los vientos de levante (llevant). En el cabo se alza el Faro de Salou, inaugurado en 1858.

surf, kitesurf, paddle surf, parasailing, flyboard…el exclusivo Tuna Tour, único en el mundo, consistente en la práctica de snorkel rodeado de atunes gigantes, en el mar o la experiencia de compartir una jornada con pescadores en sus barcos de pesca…

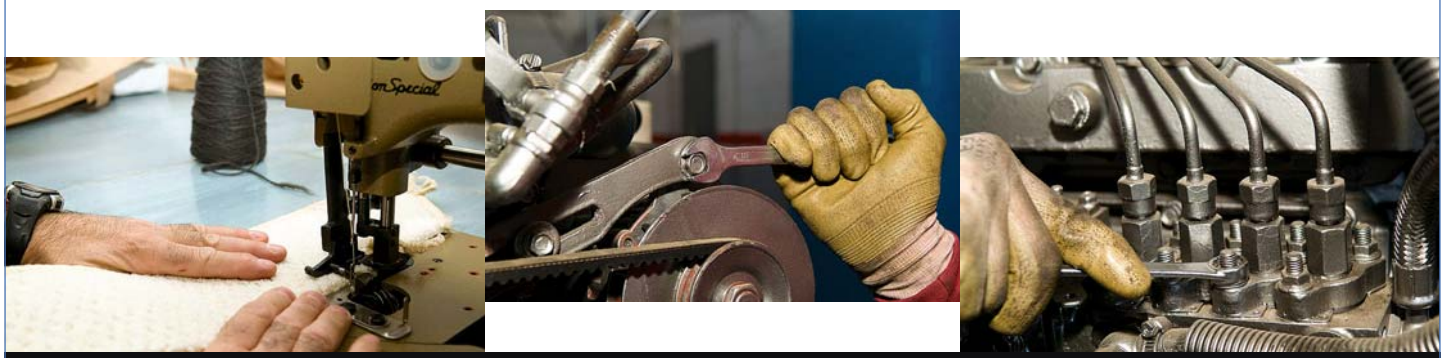
Para los amantes de la navegación, la EN Costa Daurada ofrece numerosas posibilidades, ya sea recorriendo sus calas y playas desde el mar, visitando sus puertos deportivos o sus puertos naturales, y desde donde descubrir todos los atractivos del territorio.❇

Fotos: Patronat de Turisme de la Diputació de Tarragona (PTDT)

costadaurada.info
estacionautica.com

Servicio Integral y de calidad
PUPILAJE y MANTENIMIENTO

Berga HNOS



Autovía A7 - Barcelona - Valencia, salida 1148 - 43850 Cambrils (Tarragona) - Tels. +34 977 391 211 - +34 977 391 200
www.hermanosberga.com

merCruiser MERCURY® YANMAR VOLVO PENTA CATERPILLAR®

Port Tarraco.



CLUBES NÁUTICOS

Escola de Vela Calafell
www.escoladevelacalafell.com
CN Coma-ruga
www.clubnautic.com
CN Creixell
www.facebook.com/clubnauticcreixell1
CM Torredembarra
cmtorredembarra.com
CM Altafulla
clubmaritimaltafulla.com
RCN Tarragona
www.rcntarragona.com
CN Salou
www.clubnauticsalou.com
CN Cambrils
www.clubnauticcambrils.com
CN Hospitalet-Vandellós
www.cnhv.net

Historia, cultura y gastronomía

La Costa Daurada puede ofrecer algo parecido a un viaje en el tiempo, desde los vestigios de la cultura prehistórica, cuya huella se puede observar en los **restos íberos de Calafell**, o en la herencia romana de la antigua Tarraco. Sin olvidar el pasado medieval en **La Ruta del Cister** –un recorrido por los monasterios de Poblet (Patrimonio Mundial por la UNESCO), Santes Creus y Vallbona de les Monges, este último situado ya en la provincia de Lleida–, o el modernismo en la ruta del **El Paisaje de los Genios**, que hace un recorrido por las obras de **Antoni Gaudí en Reus**, de la herencia de **Joan Miró en Mont-roig** y las influencias de **Pau Casals en El Vendrell**. Sin olvidarnos de la presencia de uno de los mejores parques temáticos del mundo, **PortAventura World**.
Las ***colles castelleres*** –agrupación en la que se reúnen los castellers– son también toda una institución en la Costa Daurada y además han sido declaradas Patrimonio Mundial Inmaterial de la UNESCO. El amor por construir castillos humanos, uno de los símbolos de la cultura catalana, se traspasa de generación en generación perpetuando las principales colles de municipios como Valls, El Vendrell, Reus o Tarragona.
También las opciones culinarias son amplias: carnes bien guisadas en el interior y **pescado o marisco de lonja** en los pueblos costeros, además de los clásicos calçots mojados en salsa romesco. Y la recuperada cultura del **vermut** se añade a una tradicional cultura de vinos, con representación de algunas de las **Denominaciones de Origen** más apreciadas de Catalunya: DO Penedès, DO Catalunya, DO Cava, DO Montsant, DO Conca de Barberà y DOC Priorat.

PUERTOS DEPORTIVOS

Nombre	Posición	VHF	Eslora máxima	Tel.	Web
Port Segur-Calafell	41º 11.05' N / 01º 36,05' E	9	24 m	977 159 119	www.portsegurcalafell.com
Coma-ruga	41º 10' 5" N –1º 30' 75" E	9	18 m	977 680 120	www.clubnautic.com
Port Barà	41º 10' 07" N / 01º 28' 59" E	9	30 m	977 138 169	www.novadarsenabara.es
Port Torredembarra	41º 07' 30" N /01º 24' 00" E	9	28 m	977 643 234	www.port-torredembarra.es
PD Tarragona	41º 06' 20" N / 01º 15' 08" E	9	20 m	977 213 100	www.nautictarragona.com
Port Tarraco	41º 06.5' N / 01º 14.6' E	6	130 m	977 244 173	www.porttarraco.com
Salou	41º 04.4' N / 01º 07.8' E	9	24 m	977 382 166	www.clubnauticsalou.com
Cambrils	41º 03' N / 01º 03' E	9	25 m	977 360 531	www.clubnauticcambrils.com
L'Hospitalet-Vandellós	40º 59' 23" N - 0º 55' 40" E	9	18 m	977 823 004	www.cnhv.net

Pasión, experiencia, profesionalidad y servicio







FIART MARE 33 SEAWALKER

Unidades en stock. Entrega inmediata



SALMERI SYROS 190











RODMAN 890 VENTURA

NÁUTICA
Javier Berga

Info@nauticajavierberga.com
www.nauticajavierberga.com

TORREDEMBARRA
Puerto
de Torredembarra
Local 10
Tel. 977 641 424

CAMBRILS
C/ Metalurgia, 30
Tel. 977 368 401

DENIA
Sud, 25
Tel. 965 784 450

5 estrellas para Marina Port de Mallorca



Marina Port de Mallorca ha sido reconocida con la categoría de Marina de 5 estrellas, un prestigioso galardón otorgado por el International Marine Certification Institute (IMCI), respaldado por el Parlamento Europeo, del que pocas marinas disfrutan en el mundo. En concreto, en España, solamente hay cuatro con la misma categoría –entre ellas, Marina Ibiza (también perteneciente al Grupo IPM), La Marina Valencia y Marina Puerto Calero–, pues exige estándares de calidad en servicios e instalaciones que sólo marinas muy preparadas pueden ofrecer.
Con la renovación de sus instalaciones, Marina Port de Mallorca ha reforzado su posición en el ranking de marinas del Mediterráneo. Uno de los factores de mejora ha sido la adaptación de la marina para dar mejor servicio a sus clientes tanto en amarre como en tierra. Sus instalaciones son actualmente más funcionales y cómodas, además de disponer de nuevos y modernos sistemas de operativa diaria como son las torretas de luz y agua, los baños y duchas para clientes o la recogida de sentinas, aguas negras y grises, entre otros.
www.portdemallorca.com - www.bluestarmarine.org

Nuevo Travelift de STP Shipyard Palma



Cada vez está más cerca el estreno del nuevo travelift de 1.000 toneladas, el más grande de Europa, que STP Shipyard Palma ha adquirido para dar servicio en sus instalaciones. Con 26 m de longitud, 12,5 m de ancho y 25 m de altura, será el travelift con mayor capacidad de Europa por su tamaño y su capacidad de izada. Sus 32 ruedas con dirección electrónica y los dos motores Volvo de 286 Hp podrán trasladar embarcaciones de hasta 1.000 toneladas que se podrán izar gracias a 32 eslingas y 4 pastecas de izada por lado, 1 fija y 3 móviles, que le proporcionan más versatilidad a la hora de sacar al barco del agua.
Las piezas, provenientes de Carmignano di Brenta en Italia, llegaron a Mallorca en 24 camiones el mes de julio. A lo largo de dos meses, un equipo de 5 personas con la ayuda de las grúas más potentes de Baleares (1 grúa de 300 t y 2 grúas de 200 t) para levantar las diferentes piezas, llevará a cabo el montaje que está previsto que acabe este mes de septiembre. ***www.stp-palma.com***

ACPET y Urbe Home Events unen fuerzas



La Asociación Catalana de Puertos Deportivos y Turísticos (ACPET) ha firmado un acuerdo de patrocinio preferencial con Urbe Home Events, la inmobiliaria con sede en Barcelona que pertenece a Wallner Group. El acuerdo estará vigente hasta finales de 2019 con opción de renovación y sitúa a Urbe Home Events como el principal espónsor de los Puertos Deportivos de Catalunya, apostando por crear sinergias entre dos sectores muy fuertes en la economía del país.

La firma del patrocinio se realizó en Barcelona con la presencia del presidente de la ACPET, Albert Bertran, y el Presidente de Wallner Group, Jaume Sánchez. *www.acpet.es*

Port Adriano: el puerto de lujo en Mallorca

Port Adriano, el puerto deportivo de referencia situado en Mallorca, creado en 1974 y remodelado en 2012 por el reconocido arquitecto francés Philippe Starck, se ha convertido en una de las marina de lujo más modernas del Mediterráneo.
El puerto tiene una capacidad para albergar yates de hasta 110 metros de eslora.
Además de ser todo un referente como marina de lujo, Port Adriano (ubicado en una zona comercial llena de restaurantes y tiendas) es también una alternativa de ocio.
www.portadriano.com



Proyecto de remodelación del CN Cambrils



El Club Nàutic Cambrils inicia este mes de septiembre la primera fase de las obras de remodelación del Club. El proyecto, que supondrá una inversión de 7,8 millones de euros, se llevará a cabo en un período de 3 años (estacional).

Uno de los objetivos principales del Club Nàutic Cambrils ha sido que el proyecto se basara en el rigor y la transparencia y que los socios fueran partícipes de la evolución del mismo. El proyecto se ha elaborado del análisis de las necesidades de la náutica en los próximos 25 años y las necesidades de los socios.

Las obras se dividirán en tres fases. La primera de ellas será la del paseo que va desde la altura de la entrada del Club hasta las escaleras de acceso a la playa. La segunda fase incluye obra civil, lámina de agua y varadero. Esta fase supondrá la remodelación total de los pantalanes optimizando la lámina de agua. Estas dos fases se completarán en diez meses. La tercera fase, aún pendiente de licitación, es la que se centrará en las edificaciones y mejora de servicios. Se construirá el nuevo edificio social, un nuevo edificio para la Escuela de Vela y uno para la Academia Náutica.

www.clubnauticcambrils.com

Abre la nueva zona comercial de Marina Port Premià



La nueva zona comercial, de servicios y ocio que amplía y mejora el puerto deportivo de Marina Port Premià, en el Maresme (Barcelona), entró en funcionamiento la primera semana de julio, tras dos años de obras y una inversión de 22 millones de euros. Esta nueva área consta de 18.000 metros cuadrados de superficie distribuidos en seis edificios modulares, que constituyen el espacio comercial del ámbito de tierra. En su diseño han primado los criterios de eficiencia y ahorro de energía para producir el mínimo impacto ambiental y visual. El objetivo del complejo es ofrecer una experiencia única junto al mar, de ocio, servicios, comercio, restauración y actividad náutica, con espacios verdes y facilidades de acceso. ***www.marinapremia.com***



Real Club Náutico de Palma

Siete décadas de pasión por el mar

La entidad mallorquina fue fundada en 1948, pero sus orígenes se remontan a 1891 con el Real Club de Regatas y el nacimiento de la náutica recreativa en Baleares.



El Real Club Náutico de Palma (RCNP) celebró el pasado 7 de julio sus 70 años de historia con una fiesta a la que acudieron más de medio millar de socios. El RCNP fue fundado en 1948, fruto de la fusión del Real Club de Regatas (1891) y el Club España (1919), por iniciativa del ingeniero Gabriel Roca. Actualmente tiene 2.000 familias asociadas y dispone del mayor equipo de deportistas náuticos federados de Baleares, divididos en las secciones de vela ligera, vela adaptada, vela de crucero, piragüismo y paracanoe. Además, organiza una veintena de regatas anuales, entre las que se encuentran la Copa del Rey MAPFRE, la Sail Racing PalmaVela, el Trofeo Princesa Sofía Iberostar y el Trofeo Ciutat de Palma Bufete Frau.

En este sentido, el presidente del RCNP, Javier Sanz, destacó que "más importante" que lo que hace el RCNP son las razones que lo impulsan a hacerlo: *"Somos un club de verdad, que cumple con su misión social y deportiva, porque nacimos así hace 70 años y lo llevamos en nuestro ADN. Es algo que nos resulta natural, es algo en lo que creemos"*.

Desde su creación el RCNP gestiona una concesión administrativa en la zona de dominio público portuario, situada frente a los molinos de Es Jonquet, con un edificio multifuncional y 996 amarres de esloras comprendidas entre los 4 y los 20 metros. Su forma jurídica es la de asociación deportiva sin ánimo de lucro, lo que hace que los beneficios se reinviertan en el fomento del deporte y el mantenimiento de la instalación.

R.C.N. DE PALMA

Coordenadas: 39° 34' N / 2° 38' E
Plaza de San Pedro, n° 1
07012 Palma de Mallorca
Tel: (+34) 971 726 848
Canales VHF: 9 y 77
secretaria@rcnp.es - capitania@rcnp.es
www.rcnp.es



Haz que todo el mundo ame el mar



Sistemas de estabilización Humphree

Con la estabilización Humphree todo el mundo a bordo se sentirá a salvo y estables como si estuvieran en tierra firme. El sistema de aletas (Fin) de estabilización reduce el balanceo y el cabeceo en un 80% tanto en el fondeo como mientras navega. La sensación que se tiene es incluso mayor. El sistema de interceptores se utiliza para reducir la resistencia favoreciendo una mayor velocidad, reducción de combustible y de emisiones C02. Gracias al sistema de Trimado e inclinación automáticos (Trim and List) los interceptores estabilizan la embarcación durante la navegación. Utilice nuestros interceptores y el sistema de aletas separados o en conjunto. Ame el mar y ayude a su planeta en Humphree.com

ESTABILIZADORES ELÉCTRICOS DE ALETA DISPONIBLES PARA TODOS LOS BARCOS Y YATES DESDE 45 A 170 PIES. INTERCEPTORES DISPONIBILES DESDE 25 PIES HASTA GRANDES YATES.

VENTAJAS DE LOS INTERCEPTORES

- Trimado, giro y control de inclinación automático
- Incrementa la estabilidad en el mar hasta un 50%
- Reduce el consumo de combustible hasta un 20%
- Reducción de emisiones CO2
- Reemplaza los tradicionales sistemas de flaps
- Fácil de instalar. Rendimiento sin igual

VENTAJAS DE ESTABILIZADORES DE ALETA (FIN)

- Estabilización en Fondeo y durante la navegación
- Sin problemas en el anclaje - 360° de rotación
- Puede ser utilizado sin un grupo de electrógenos
- Mínimo consumo de energía
- Ligero y compacto

VENTAJAS DEL COMBINADO

- Estabilización en el balanceo a todas las velocidades
- Total estabilización en la navegación
- Un sistema - Un proveedor

HUMPHREE Dealers & Centers - España

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

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

HUMPHREE®

www.humphree.com

AUMENTAR NUESTRA SEGURIDAD A BORDO

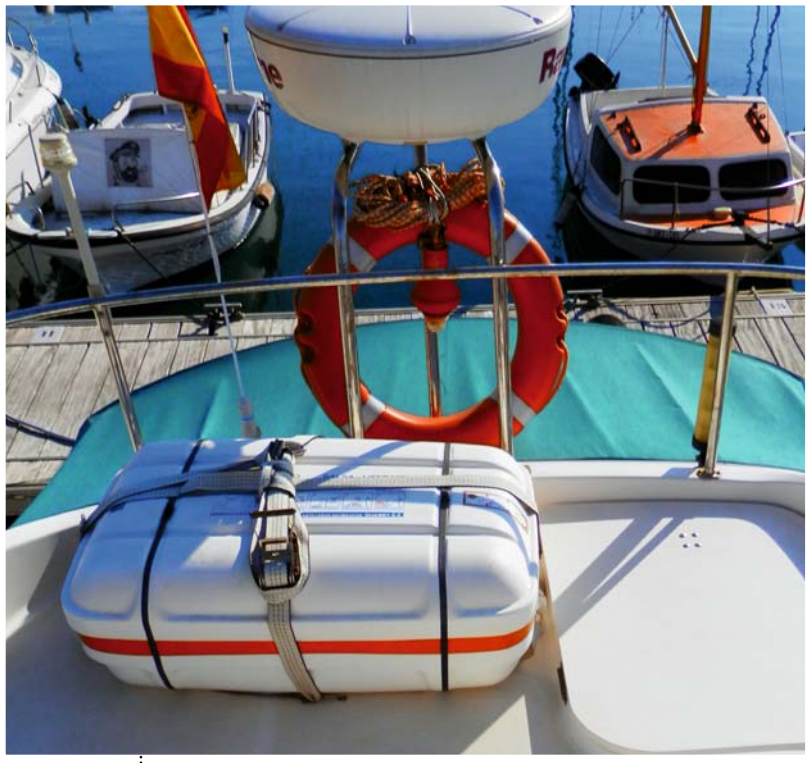


FOTO: SEA RAY SLX 400 OB

A bordo de nuestra embarcación la **principal prioridad**, además de disfrutar de la navegación, debe ser prever un elevado **nivel de seguridad**, para mantener a la **tripulación a salvo** y poder **solucionar situaciones de emergencia** en caso necesario.



Es obligatorio contar a bordo con chalecos salvavidas.



La balsa salvavidas es obligatoria para las Zonas 1, 2 y 3.

Zonas de navegación clasificadas por la DGMM

- **Zona 1:** Navegación ilimitada.
- **Zona 2:** Navegación a menos de 60 millas de la línea de costa.
- **Zona 3:** Navegación a menos de 25 millas de la línea de costa.
- **Zona 4:** Navegación a menos de 12 millas de la línea de costa.
- **Zona 5:** Navegación a menos de 5 millas de la línea de costa.
- **Zona 6:** Navegación a menos de 2 millas de un abrigo o playa accesible.
- **Zona 7:** Navegación en aguas costeras protegidas, puertos, radas, rías, bahías abrigadas y aguas protegidas en general.

La base de una buena seguridad a bordo es una buena prevención, que nos permita solucionar cualquier problema o evitar que este se produzca.

En realidad, no se trata solo de tener toda la embarcación en buenas condiciones y seguir las imprescindibles normas de seguridad que impone la lógica y la experiencia, sino también en contar a bordo con diversos elementos de seguridad que pueden resultarnos muy útiles en caso necesario.

La normativa actual en España, aplicada por parte de la Dirección General de la Marina Mercante, de la que depende curiosamente el sector deportivo, indica una serie de material de seguridad y salvamento que debemos llevar a bordo de nuestra embarcación obligatoriamente y cuyo listado dependerá de la zona de navegación para la que hemos despachado los papeles del barco.

Las **zonas de navegación contempladas en España son 7** y dependerán de la distancia que vayamos a alejarnos de la costa, que puede cubrir desde navegación sin límite de millas hasta travesías en aguas protegidas, como bahías, puertos y lagos o pantanos.

En todos los casos es obligatorio, entre otros elementos, contar a bordo con chalecos salvavidas, homologados para todos los tripulantes, extintores, o algún tipo de bengala de socorro, excepto para navegación en aguas interiores.

Facilitar la estiba

Debemos reconocer que existen ciertos inconvenientes a la hora de cargar a bordo todo el equipo de seguridad obligatorio, por ejemplo en embarcaciones de pequeña eslora, en las que puede ocupar la mayoría de espacio de estiba disponible.

El primer paso para evitar este problema, pasa por plantearnos seriamente **sustituir los tradicionales y muy voluminosos chalecos salvavidas de Poliespan por unos modernos chalecos hinchables, que actualmente también están homologados** en la mayoría de los casos. Este tipo de chalecos, son además sumamente más cómodos y nos permitirán llevarlos puestos siempre que salgamos a navegar, como así se acostumbra a hacer en el norte de Europa.

Una vez racionalizado el espacio, podemos plantearnos cargar a bordo otros elementos que no son obligatorios pero, desde luego, son muy útiles y nos pueden salvar la vida ante una emergencia.

Más allá de lo obligatorio

En el sector de los accesorios náuticos, el mercado ofrece una amplia variedad de productos dedicados a **aumentar la seguridad a bordo más allá de lo estrictamente obligatorio**.

Entre los más populares se encuentran los elementos de flotación, con los más tradicionales **aros de herradura**, las **eslingas de rescate** o incluso **cojines flotantes**, además de las **luces flotantes de emergencia**, que hoy en



En las embarcaciones de pequeña eslora el material de seguridad puede ocupar bastante espacio de estiba.

Los aros salvavidas son obligatorios en las zonas 1, 2, 3 y 4.





Sistema de detención "Hombre al agua" (MOB).

Prevención, prevención y prevención:

La base de una buena seguridad a bordo es una buena prevención, que nos permita **solucionar** cualquier problema o **evitar** que este se produzca.

día han sido superadas por las **luces estroboscópicas** de largo alcance y uso individual. Tampoco podemos olvidar las **perchas IOR** o los dispositivos flotantes de tipo "cesta" y disparo automático, en los que el náufrago puede mantenerse a flote largas horas con mayor comodidad.

Además de la gran variedad de opciones de seguridad de tipo manual, el mercado ha sufrido en muy pocos años una rápida evolución es sistemas específicos de base electrónica, que superan en muchos aspectos la ya tradicional **Radiobaliza EPIRB de seguimiento por satélite, obligatoria para algunas zonas de navegación**. Entre ellas podemos encontrar sistemas de seguimiento como las **Radiobalizas unipersonales PLB** (Personal Location Bacon), que funcionan con el mismo sistema satelital que las EPIRB del barco, o las **Radiobalizas unipersonales VHF**, que emiten una señal de radio por el canal DSC70, disparando la alarma de todos los barcos cercanos, que reciben nuestra posición. También existen **Radiobalizas unipersonales por canal satelital de voz**, utilizando la red de satélites de trasmisión de voz y datos de Iridium o Globalstar, que ofrecen diversos modos de contacto de emergencia.

Sin embargo, a pesar de todos estos avances, la gran novedad del mercado ha sido la rápida popularización, por su mejora de eficiencia, ergonomía (pueden encontrarse en forma de pulsera o collar) y precio asequible, de los **sistemas de seguimiento unipersonal del tipo de Lazo Cerrado o de Localizador autónomo y sus múltiples variantes**.

En el primero, el tripulante lleva un dispositivo que emite una señal de radio de baja potencia, sintonizada con un receptor en el barco. En el momento que la señal se aleja del barco unos pocos metros se disparará una alarma, que en algunos modelos puede sincronizarse con elementos como el encendido del motor, el piloto automático para bloquear el timón a una banda o el disparo de un aviso MOB (Man Over Board), que marcará en el plotter el punto de caída. En el segundo, se trata también de un emisor personal que en el momento que se activa el receptor del barco se encarga de localizar por radiofrecuencia para saber constantemente de donde proviene la señal e indicarnos el rumbo a seguir, con un alcance hasta las 10 millas aproximadamente. ❊ *Por Rex*

Este es todo el equipo de seguridad **OBLIGATORIO** indicado según la última normativa de la DGMM

http://www.eurocontrol.es/wp-content/uploads/2014/06/Equipo-segun-Zona-de-Navegacion.pdf

CATHYACHT
INTERNATIONAL

AGENT Privilège MARINE OFFICIEL

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

CATA MARIS

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











SALE & BROKERAGE

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

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



www.cathyacht.com

EULÀLIA PUJOL

Jefa del Centro de Salvamento y Seguridad Marítima de Barcelona

“El **mar** nos **hace humanos**”



Eulàlia Pujol (El Masnou, 1975) es la jefa de del centro de Barcelona de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. Es una de las mujeres con responsabilidad en el control y seguridad en el mar, que como otras muchas han dado un perfil nuevo e innovador a esta faceta marítima del control del tráfico marítimo y la seguridad en el mar.

Oficial de la Marina Mercante, Eulàlia Pujol no procede de ninguna saga familiar de navegantes, a pesar de haber nacido en el histórico puerto catalán de El Masnou. Pero, a Eulàlia Pujol, siempre le ha atraído el mar y no dudó, ya de muy joven, en matricularse en la Escuela Oficial de Náutica, entonces ya, Facultad de Náutica. *“Será porque vivía en una casa delante del mar. De aquí, supongo, mi atracción hacia él. Lo veía a todas horas. Pero no tengo ningún antepasado marino, a pesar de que El Masnou fue cuna de grandes navegantes y mercaderes que cubrieron durante dos siglos la ruta americana, africana y la de Filipinas, del comercio español con Ultramar”.*

SKP: Algo debió influir, al vivir en ese entorno marítimo…

EP: *Por supuesto. De pequeña, siempre soñaba en viajar por el mar e ir más allá del horizonte. De hecho me matriculé en la Facultad de Náutica, con la intención de ver nuevos mundos. Tenía ganas de navegar, visitar países, conocer puertos, Mis padres me decían que tenía un espíritu muy inquieto, y vieron normal que me matriculara en una facultad que me permitiera conocer otros países. El mar nos hace humanos.*

SKP: Una facultad que tomaba la tradición de la antigua Escuela de Náutica de Barcelona, donde hasta entonces predominaban los hombres en ella…



EP: Sí, pero ya habían algunas mujeres. Aún existía la idea, y muchos así creían, que solo era para hombres. Pero ya en el año 1994 estudiábamos varias mujeres. De unos 100 alumnos, 12 éramos mujeres. Algunos decían que éramos demasiadas para esta facultad.

SKP: ¿Se encontró extraña?
***EP:** En absoluto, todo lo contrario. Era una compañera más entre amigos. Nunca me encontré marginada. Era una generación muy abierta y los profesores, mucho de ellos jóvenes, también.*

SKP: ¿Nunca tuvo algún obstáculo en este mundo de marinos?
***EP:** Todos subsanables. En mi primer embarque, para hacer las prácticas, obligatorias para obtener la titulación, el capitán del barco donde tenía que ir destinada, se negó, en un principio a aceptarme. Era en un granelero y 'la vida a bordo muy dura', señaló. Pero, providencialmente, el armador del barco le obligó a que me admitiera, y así lo hizo. Tras embarcarme, el propio capitán reconoció que tuvo un error en no quererme a bordo, ya que me integré perfectamente en el barco. Después nos hicimos amigos, y siempre me ha reconocido que superó el prejuicio que tenía de las mujeres a bordo, gracias a mi embarque.*

SKP: ¿Así, pudo cumplir su deseo de joven de embarcarse y visitar mundo?
***EP:** Sí. Si deseas una cosa a fondo, se cumple. Empecé a pilotar bulk-carriers, graneleros, y petroleros que iban a Guinea. Creo que fui la primera mujer ejerciendo de piloto de España. He navegado por Brasil, la costa Occidental africana. Estuve dos años navegando, hasta el proyecto de final de carrera, que me llevó, de una forma casual a estar más en tierra.*

SKP: ¿Es cuando entra en la Sociedad de Salvamento?
***EP:** Sí. Al principio de una forma casual. Se necesitaban pilotos para los remolcadores de Salvamento y me apunté. Después estuve como controladora en el Centro de Control. Mi estancia en tierra me sirvió para hacer el doctorado, pero me 'aterró' más a tierra. Con mi maternidad, se consolido este 'aterramiento'.*

SKP: ¿Es incompatible maternidad y la vida de marino?
***EP:** Es difícil compaginarlo, pero no imposible. Necesitas la implicación de tu pareja.*

SKP: ¿Desearía volver al mar?
***EP:** Siempre me atrae. Pero cada vez estoy más arraigada en la faceta de la administración marítima, que es tan apasionante como la vida a bordo. Es muy enriquecedor la tarea de velar y salvaguardar la vida en el mar, tanto humana, como biológica, los dos ejes fundamentales de actuación de SASEMAR, a parte del control del tráfico marítimo.*

SKP: ¿El rescate de vidas humanas y el control de tráfico marítimo son vuestros ejes de actuación?
***EP:** Sí. Este es nuestro principal cometido. Lo prioritario es salvar a la gente que tiene dificultades en el mar.*

SKP: ¿Y a las embarcaciones?
***EP:** También, pero esto es otro tema, aunque los rescates de embarcaciones, representa el gran porcentaje de nuestras actuaciones, lo fundamental es salvaguardar la vida humana en el mar. Ya sea por naufragio, por accidente, o por las llegadas esporádicas o masivas de emigrantes vía marítima, ahora de atención muy mediática, pero que cubrimos desde hace muchas décadas, tanto en Canarias, sobre todo hace algunos años, como ahora en la zona de Alborán y el Estrecho, pero que puede ocurrir en cualquier otra demarcación.*

SKP: ¿La lucha contra la contaminación, también forma parte de vuestro quehacer diario?
***EP:** Sí. Está ligado con el concepto del respeto a la vida al mar. Evitar la contaminación marítima, es también en el fondo, una salvaguardia para la vida, tanto humana, como para la biológica en general.*

SKP: ¿Qué recomienda cuando alguien tiene un problema en el mar?
***EP:** Sobre todo calma y avisar sin vergüenza, ya sea por radio, por la Costera, o a nuestros números telefónicos, como el 900 202 202, o incluso al 112. Cualquier canal es bueno y, sobre todo, que la gente no tenga reparos en llamar y, si soluciona el incidente por su cuenta, avisar, decirlo sin miedo, incluso si ha sido una falsa alarma y poder desactivar una acción sin ningún problema.* ❉ **Àngel Joaniquet**

La cara amable de la Administración marítima

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, tras 25 años de actuación se ha convertido en la cara amable de la administración marítima.
"Es normal, **–nos dice Eulàlia Pujol–*. Nosotros no somos Capitanías Marítimas. No ponemos multas, no hacemos papeles, ni burocracia marítima. Nuestra misión es ayudar a la gente de mar. Por eso se nos asocia con esta cara amable de la Administración. Estamos par servir a todo aquel que navega. Y eso, el navegante lo asocia como positivo".***

Mujeres en el mar

Desde que en 1992, se crease la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima –Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante– ha contado con un importante número de mujeres con responsabilidades en la esfera del salvamento marítimo español. Un perfil que ha marcado carácter a la entidad. La primera mujer presidente de SASEMAR fue **María Isabel Durantez**, entre 2009 y 2012. De 2004 a 2010, **Pilar Tejo** fue la directora de SASEMAR y de 2010 a 2012, lo fue **María Esther González**. Como responsables en Centros locales, aparte de **Eulàlia Pujol**, en Barcelona, lo son **Lola Septien** en Tenerife o **Lourdes Oña** en Bilbao.

20 aniversario

YACHTING SPAIN

SINCE 1998

Rodman





sessa marine





PRONAUTICA

cruiser & sport boats





DISTRIBUIDOR OFICIAL DE ANDALUCIA

Varadero Benalmádena, local 9. Benalmádena (Málaga)
Web: www.yachtingspain.es Email: info@yachtingspain.es
Tel.: +34 952 444 119

RIVIERA
LUXURY MOTOR YACHTS

BELIZE



Riviera 45 Open Flybridge - Disponible ahora







Descubre más en YachtingSpain.es

Relájate totalmente con Riviera de Australia

¿Qué diferencia a Riviera como uno de los mejores constructores de yates a motor del mundo?

¿Es la devoción a la calidad, el estándar de los materiales utilizados, la fuerza estructural probada en el océano, la facilidad de manejo insuperable o el elegante acabado artesanal de lujo?

O tal vez es la famosa cultura de la atención que transforma a los propietarios en la "Familia Riviera".

La respuesta es todo lo anterior, y más. Mucho, mucho más. Durante más de 38 años y la construcción de más de 5300 yates a motor de lujo, el equipo de 585 personas de Riviera ha estado en una búsqueda continua de evolución y refinamiento.

YACHTING SPAIN
SINCE 1998

Agente Autorizardo Para España Y Gibraltar
Varadero Benalmádena local 9,
Benalmádena (Málaga) Tel: +34 952 444 119
Email: info@yachtingspain.es



SUV
395 445 525 575



SPORT YACHT
3600 4800 5400 6000



OPEN FLYBRIDGE
43 45



ENCLOSED FLYBRIDGE
52 57



SPORTS MOTOR YACHT
68 **72**



BELIZE
54 66 Daybridge/Sedan

Riviera potencia aún más la cobertura del Mediterráneo con un nuevo distribuidor



De izq. a dcha: Chris McCafferty, director de ventas de Riviera Internacional; José Manuel Antón Gómez, socio-gerente de Yachting Spain; Dimitri Feytit de Haro, socio-gerente de Yachting Spain, y Jan Van Oostenryck, director de ventas de Riviera Europa.

Desde el 1 de julio, el astillero australiano Riviera cuenta con un nuevo distribuidor para España y Gibraltar. Se trata de la empresa Yachting Spain, cuyos gerentes son Dimitri Feytit de Haro y José Manuel Antón Gómez. Esta compañía, dedicada a la comercialización de embarcaciones de recreo de media y alta gama, cuenta con una larga trayectoria y filosofía de trabajo basada en la pasión por el mar, que le ha convertido en un referente en este sector.

Riviera ha anunciado recientemente la continua expansión de su representación internacional con el nombramiento de Yachting Spain, con sede en Málaga, en la costa mediterránea. Al respecto, el director de ventas internacionales de Riviera, Chris McCafferty, ha afirmado que Yachting Spain aportará gran fuerza y apoyo a la presencia de la compañía en Europa occidental y en toda la región mediterránea.

El director de Yachting España, Dimitri Feytit De Haro, ha comentado lo siguiente: *"desde que lanzamos el negocio en 1998, nos hemos centrado en los mercados de cruceros y pesca. Riviera cumple a la perfección estos dos sectores"*. Feytit se muestra particularmente impresionado por el acondicionamiento interior de los yates Riviera, ya que, según sus palabras, *"reflejan un estilo europeo de calidad que atrae a nuestro mercado"*.

Dimitri Feytit explicó que el lema de Yachting Spain es *"nuestra pasión es nuestro negocio"*, y que a todo el equipo de la compañía le gusta navegar, por lo que comprenden perfectamente la pasión de sus clientes y la pasión del equipo de Riviera. *"Formar parte del equipo de Riviera ha sido mi meta durante muchos años. De hecho, soy propietario particular de un Riviera 47 Open Flybridge desde hace cuatro años"*. Comentó, además, que habían hecho un pedido para un Open Flybridge 45 y que *"ya hay un gran interés por este nuevo yate en nuestro mercado. Creo que trabajar con Riviera continuará aumentando nuestro perfil en esta región"*.



Riviera 5400 Sport

Por su parte, el consejero delegado de Riviera, Wes Moxey, declaró que el nombramiento de Yachting Spain será bien recibido por los actuales propietarios de yates a motor de lujo Riviera y Belize en toda España: *"Ya hay muchos propietarios de Riviera en España. Nuestro nivel reconocido mundialmente, en cuanto a calidad, lujo, innovación, gran estabilidad y performance en alta mar, así como el excelente apoyo que brindamos a nuestros clientes, se verán potenciados en España con el nombramiento del Sr. Feytit y su equipo"*.

Feytit ha explicado que Yachting Spain espera proporcionar un alto nivel de apoyo, asistencia y organización de eventos sociales para el creciente número de propietarios de Riviera y para aquellos que aspiran a explorar destinos idílicos en todo el Mediterráneo occidental.

Cabe destacar que Yachting Spain representará a Riviera en el Salón Náutico Internacional de Barcelona en octubre.

www.yachtingspain.es

PRONAUTICA

MODELOS EN STOCK

ENJOY THE EXPERIENCE

ENTREGA INMEDIATA



COASTAL 10,40



WAVE 660



OPEN SPORT 8,80



SLAM 790

PRONAUTICA
ESPAÑA

Avda. 25 de Julio, 4. Plaza Los Patos | 38004 Santa Cruz de Tenerife | Islas Canarias (España)
Tel. (+34) 922 54 79 86 | 659 085 863 | info@pronautica.es | tomas@pronautica.es | pronautica.es

RED DE DISTRIBUIDORES

CANARIAS
Náutica El Pris S.L.U.
info@nauticaelpris.com

ANDALUCIA
Yachting Spain Brokerage S.L.
info@yachtingspain.es

MURCIA
Náutica Jiménez S.L.
nautica@nauticajimenez.com

MALLORCA
Nautic Seven S.L.
jaforteza@nauticseven.com

BARCELONA y COSTA BRAVA
Nautamarine
info@nautamarine.com



Nueva línea de accesorios Helly Hansen

La mayoría de regatistas opina que es fácil perder de vista los objetos que dejamos bajo la cubierta del barco, ya que las velas mojadas, las cuerdas y el resto del engranaje cubren fácilmente los espacios y dificultan la localización. Helly Hansen pone fin a este problema con la eficaz **Helly Pack Bag**. Se trata de una bolsa de lona con capacidad para 50L, que cuenta con un toque especial. Una vez colgada, las cremalleras laterales se abren por completo hasta obtener un auténtico armario colgante, con todo tipo de compartimentos.

Helly Hansen también presenta la nueva mochila **Stockholm Backpack**. Dispone de todos los accesorios imaginables como, por ejemplo, funda portátil externa, correas acolchadas, cierre roll-top de fácil acceso y un compartimiento delantero para necesidades de rápido acceso. Fabricada con materiales totalmente impermeables y duraderos, esta mochila soporta las condiciones meteorológicas más impredecibles. ***www.hellyhansen.com***

SADIRA lanza cinco nuevos productos

Sadira acumula más de 50 años de experiencia fabricando y desarrollando con eficacia demostrada productos para el cuidado, la limpieza, el mantenimiento y la reparación de embarcaciones. Estos son sus últimos cinco lanzamientos en el sector del mantenimiento de motores, mecanismos, desoxidantes, antical, limpieza de cascos y manchas de moho.

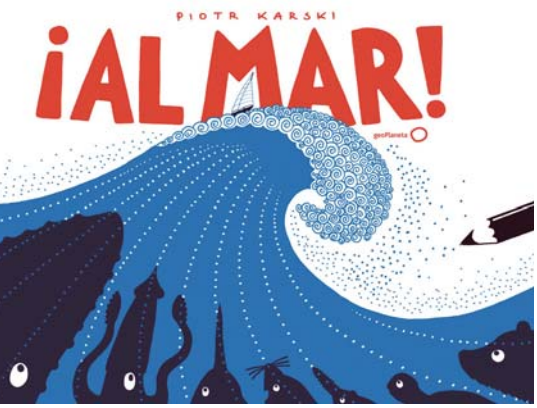
Sadira presenta un nuevo formato del popular **Limpia Cascos**. El nuevo envase pulverizador permite utilizar el producto de una manera más rápida, eficaz y segura gracias a su fórmula en forma de espuma.

Otra novedad es un nuevo limpiador para las **manchas de moho y humedades**, utilizable en cualquier tejido, escay, vinilo, colchoneta, lona, toldo o revestimiento.

También presenta un nuevo **desengrasante para motor y sentinas**. Elimina fácilmente y en profundidad los restos de grasa, aceites, hidrocarburos y gases de combustión que se producen en motores, sentinas o mecanismos. Además, lanza un nuevo **Desoxidante-Antical** en formato líquido y también en espray. Elimina la corrosión y la oxidación sobre acero, inoxidable, cromado, hierro, madera y pintura. Por último, la empresa lanza un nuevo **Gel Desoxidante**. Su fórmula gel ha sido específicamente desarrollada para permitir una precisa aplicación sobre cualquier superficie, incluidas las zonas inclinadas.



www.sadira.com



Un **libro-juego** para descubrir los mares

"¡Al Mar!" **es un original libro de actividades ilustrado y guía de aventuras perfecto para disfrutar en familia y que invita a niños y a adultos a explorar y conocer los mares y océanos del mundo, así como todo lo que se relaciona con estos. Desde la cultura de diferentes pueblos que está íntimamente ligada a un entorno marino o la mitología relacionada con seres acuáticos, hasta el papel que ocupa la ciencia para poder entender procesos como la velocidad, el tiempo, la creación del agua o los efectos del viento.**

En este nuevo libro de geoPlaneta. que se incorpora a su nueva colección geoPlaneta Kids de libros ilustrados para niños curiosos y viajeros, los adultos encontrarán muchas ideas para disfrutar del mar con los niños y fomentar el respeto de la naturaleza, mientras que los más pequeños descubrirán un montón de pasatiempos para aprender jugando.

www.lonelyplanet.es

TAG Heuer y Manu San Félix, en defensa de la Posidonia

TAG Heuer se une una vez más a su embajador, el prestigioso biólogo marino y Director de Fotografía Submarina Manu San Félix y a la Asociación Vellmarí, en una campaña por la preservación del ecosistema mediterráneo.

El mar Mediterráneo alberga praderas de Posidonia oceánica, una especie endémica que conforma importantes zonas de producción de oxígeno, cría y refugio de especies animales siendo además filtradora, ayudando así a mantener las aguas del mar mediterráneo limpias y transparentes. Desde hace unos años, la Posidonia se ve seriamente afectada debido al daño causado por la pesca de arrastre, el fondeo de embarcaciones, la urbanización de la costa...

www.tagheuer.com





Ewincher, la tecnología al servicio de la navegación a vela

Con Ewincher se inicia una nueva generación de manivelas eléctricas de winch. Gracias a sus muchas inovaciones, el resultado es un sistema de asistencia que llega a un nuevo nivel de precisión, rendimiento y flexibilidad.

El sistema motor/batería de Ewincher cuenta con las inovaciones más recientes desarolladas en el ámbito de la motorización eléctrica. Ewincher dispone de un motor sin escobillas (**tecnología Brushless**) alimentado por una batería de litio de 25 voltios. Esta tecnología ofrece un rendimiento que supera en un 20% al de los motores tradicionalmente instalados en los winches eléctricos (motores de corriente contínua de 12V y con escobillas). La tecnología Brushless es tan compacta y eficiente que le permite a Ewincher, con sólo 2,2 kg, rendir igual o incluso mejor que los winches eléctricos que oscilan entre los 12 y 15 kg.

Sin embargo, lo que forma el verdadero corazón del sistema motor/batería de Ewincher es su avanzada tarjeta electrónica, que otorga un control inédito del aparato. Entre otros elementos, un variador de velocidad especialmente sensible permite al usuario ajustar la velocidad de Ewincher mediante un sólo botón. La **tarjeta electrónica** adapta automaticamente y en tiempo real la potencia del motor para rendir a la velocidad de asistencia elegida por el usuario, sea cuál sea la carga que se ejerza sobre el winch. Este sistema mejora la capacidad de reacción y la comodidad de uso, particularmente cuando se compara con el clásico sistema de encendido «todo o nada» de los winches eléctricos, que no permiten una asistencia con los ajustes tan precisa.

También se ha prestado especial atención al **sistema mecánico de Ewincher**. Consigue transmitir al winch la potencia del motor con un rendimiento superior al 80% mediante una reducción de engranajes de alta calidad. Ha sido diseñado para evitar desperdicios de energía y ofrecer la potencia útil más alta posible en cualquier momento.

Por último, la **ergonomía de la manivela** ha sido pensado para acercarse al máximo a la práctica de la vela. Su longitud iguala la de una manivela clásica de winch para adaptarse a todos los barcos, dispone de un sistema de bloqueo sobre el winch y todos los mandos se ubican en el mango, al alcance de los dedos. Sobre todo, sus tres modos de funcionamiento (manual, asistido o combinado) permiten su utilización para cualquier maniobra, desde su inicio hasta su final. Se puede ser tan rápido como muy preciso, siempre con el esfuerzo mínimo y manteniendo las sensaciones de una verdadera manivela de winche.

www.ewincher.com/espana





Humydry

Toca prevenir: Invierno sin humedad

Aún quedan semanas de buen tiempo y navegación, pero toca empezar a pensar en los meses de inverno. Ya lo sabes, persona previsora vale por dos. Y tu embarcación agradecerá que empieces a planificar la "operación invernaje" cuanto antes. Uno de los factores que más puede dañar la estructura y componentes de la nave durante los meses de invierno es la humedad. Los cambios bruscos de temperatura entre el día y la noche y la acumulación de aire cargado de humedad pueden provocar mucha condensación y llevarnos a tener alguna sorpresa desagradable, como la presencia de óxido, corrosión o moho en el interior del barco, cuando llegue el buen tiempo y queramos volver a surcar los mares.

Antes de echar la lona y dejar el barco cerrado para pasar el invierno, es importante que sigas estos consejos:

- Asegúrate de no dejar nada mojado en el interior. No te olvides de comprobar que no queda nada húmedo en cajones, tambuchos y demás compartimentos.
- El barco debe quedar bien cerrado y aislado del exterior para evitar posibles entradas de agua y filtraciones.
- Utiliza productos antihumedad de gran capacidad, como el Humydry Premium 1000 g, para absorber el exceso de humedad del ambiente. Coloca un producto por cada 35 m^2 de superficie y acuérdate de comprobar el estado de los recambios antihumedad cada dos o tres meses para reponerlos cuando se hayan agotado.

Humydry tiene una amplia gama de soluciones contra los problemas de humedad, con productos especialmente diseñados para absorber el exceso de humedad en barcos de forma eficaz y segura. Son productos que funcionan sin electricidad, no consumen energía y la mayoría de ellos son recargables.

www.humydry.es



GALEON











Unidades en **stock**



IMPORTADOR GENERAL PARA ESPAÑA

DONMARINO boats - Since 1985 -

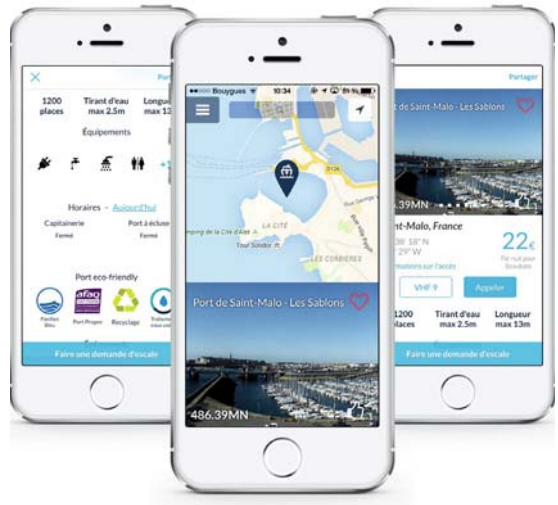
Oficinas centrales: Edif. Don Marino
s/n Puerto deportivo de Estepona - 29680 Estepona (Málaga)
www.donmarinoboats.es
info@donmarinoboats.es
donmarinoboats

GALEON
MONTEREY BOATS
FIBRAFORT

Fusión de navico y C-MAP

Navico, el mayor fabricante de electrónica para barcos del mundo, y C-MAP, proveedor líder en productos de navegación digital para el mercado de recreo y profesional marítimo, han anunciado su fusión. C-MAP se convierte así en otra potente marca dentro del portfolio de Navico, junto a Lowrance®, Simrad® y B&G®. La fusión acelerará la ambición compartida de ambas empresas de crear el mayor ecosistema digital náutico del mundo y proporcionar las mejores experiencias para clientes alrededor del mundo. *"Esta fusión supone una increíble oportunidad para impulsar la innovación en el sector náutico y liderar una nueva era digital"*, comentó Leif Ottosson, CEO del Grupo Navico. Tenemos ahora la oportunidad de crear una experiencia sin igual a través del desarrollo de un ecosistema que combine el mejor hardware, software, servicio y aplicaciones", explicó Sean Fernback, anteriormente CEO de C-MAP y ahora CTO del Grupo Navico. ***navico.com***

Guía náutica Navily



Fundada en 2014 por Edouard Fiess y Benjamin Rousseau, desde que un crucero les dio la idea de Navily, la start-up ha logrado establecerse en el sector náutico como la primera guía náutica comunitaria de Europa. Navily responde a una problemática inevitable para los navegantes que están siempre a la búsqueda de los mejores lugares. La aplicación permite a los navegantes compartir sus experiencias en sus destinos, así como ayudar a la comunidad a identificar los mejores lugares para hacer sus escalas. Gracias a su comunidad de 70.000 usuarios que se duplican cada año, 10.000 escalas han sido ya referenciadas con más de 20.000 comentarios y fotos en el mundo entero. Navily va más allá que una simple herramienta para compartir informaciones, ya que la startup ha desarrollado un servicio de reserva de amarres en los puertos. Para consolidarse como líder, Navily cierra este primer ciclo de financiación con un millón de euros. Dentro de 5 años, su ambición es conectar más de un millón de navegantes y de permitirles la reserva de plazas en 1.500 puertos en Europa. ***www.navily.com***



Garmin redefine las sondas de exploración



Nitidez y claridad en alta definición, también bajo el agua. Ese es el resultado que se obtiene al utilizar el nuevo Sistema de módulo de sonda de alta definición lanzado por Garmin, una nueva tecnología que utiliza un rango de frecuencia más alto para ofrecer imágenes increíblemente nítidas y detalles de las estructuras y los peces que haya alrededor y debajo del barco. La claridad y el detalle de los peces, las rocas, la vegetación marina y otras estructuras subacuáticas se redefinen con este nuevo Sistema de sonda de exploración de alta definición formado por el módulo de sonda GCV™ 20 y el Transductor de popa GT34UHD™, que se pueden adquirir también por separado. El PVR Sistema de módulo de sonda de alta definición se vende a partir de 449,99 Euros.
www.garmin.com

Rodman

SPIRIT

REDESCUBRE EL MAR





Nuevo Rodman Spirit

Una embarcación única, innovadora, funcional, confortable,
a la vez, que robusta, potente y de navegación excelente.
Una alternativa asequible para disfrutar de un gran crucero.

42′ COUPÉ

Gama Rodman SPIRIT, una gama que crece para descubrir el mar de una manera única y diferente.

OUTBOARD SERIES
31′ OPEN
31′ HT

INBOARD SERIES
31′ OPEN
31′ HT

IPS SERIES
42′ FLY
42′ COUPÉ

Designed by Fulvio de Simoni.

síguenos

Tel. +34 986 811 818 | sales@rodman.es | www.rodman.es

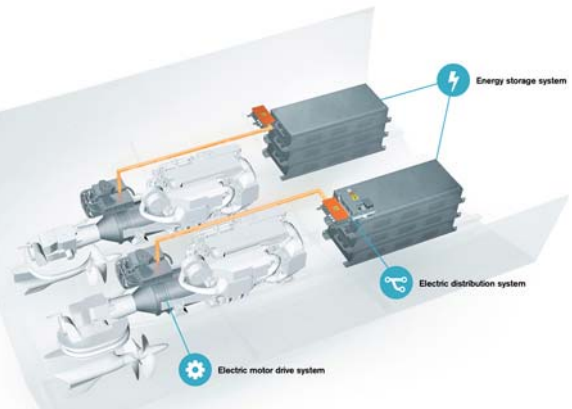
Rodman

Torqeedo suministra motores para barcos turísticos en Vietnam

Torqeedo suministra sistemas de propulsión eléctricos para un total de 15 embarcaciones turísticas de un nuevo complejo hotelero del grupo Vinpearl en Hoi An, Vietnam. Vinpearl es el grupo turístico más importante de Vietnam y opera numerosos hoteles de lujo y parques temáticos.
Las embarcaciones, de nueve metros de eslora, han sido fabricados por el astillero Song Lo de Nha Trang y están equipadas con motores eléctricos Deep Blue 80 de Torqeedo. Las baterías de iones de litio, de rendimiento excepcional, provienen del BMW i3.



Las quince embarcaciones provistas de motores Torqeedo se utilizan en el centro vacacional Land Nam Hoi An Resort, inaugurado en la primavera de 2018, que ocupa una superficie de 62.000 metros cuadrados. Las embarcaciones se emplean, por ejemplo, para realizar safaris fotográficos por la jungla, ya que el motor, al no hacer apenas ruido, permite a los turistas observar animales poco comunes en su hábitat natural. ***www.torqeedo.com***



Propulsión híbrida de Volvo Penta

Justo después del anuncio de Volvo Penta de que suministrará soluciones de energía eléctrica tanto para tierra como para mar en 2021, la compañía ha revelado los detalles de un concepto de sistema de rendimiento interno (IPS) híbrido. Diseñada para ampliar aún más la ventaja de IPS, la variante híbrida permitirá a los barcos operar en las zonas de emisiones bajas y cero que se espera introducir en los próximos años. La configuración híbrida también aportará beneficios adicionales, como la reducción del ruido, las vibraciones y los costes de funcionamiento. Basado en la probada tecnología y experiencia del Grupo Volvo, el sistema híbrido IPS está previsto inicialmente para la gama de motores de 8-13 litros, adecuados para la propulsión de embarcaciones como transbordadores, barcos de prácticas y de suministro, así como yates. *www.volvopenta.es*



DEL 1 DE SEPTIEMBRE AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018

NAVEGUE EN PRIMERA CLASE



KIT PREMIUM DE REGALO

POR LA COMPRA DE UN MOTOR EVINRUDE® E-TEC® G2®







Disfrute de una navegación cómoda e inigualable. A través de wifi, conecte su teléfono inteligente a su motor gracias a la **aplicación móvil iLink**, y disfrute de la **pantalla táctil de 4 pulgadas** en su cuadro de mandos y de un control suave de su embarcación con el **mando eléctrico. 2081€ en ventajas para el cliente.**

Ver los detalles en concesionario o en www.evinrude.com



iDOCK*

ATRAQUE SIN NINGÚN ESFUERZO POR SOLO

6999€

©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 fi liales. Imagen no contractual. Oferta válida en los distribuidores participantes. *Para montajes con dos motores

EVINRUDE® BRP



SALONES DE OTOÑO
Cannes Yachting Festival

El Cannes Yachting Festival, que tendrá lugar del 11 al 16 de septiembre de 2018, volverá a recibir a más de 50.000 visitantes de todo el mundo para ver y probar 600 barcos en exposición.

El Cannes Yachting Festival fue el primero en celebrarse en el calendario náutico internacional en 1977 y, desde sus primeras ediciones, se convirtió en un referente gracias al gran número de estrenos mundiales que ofrecía. Este año no será diferente. Para su 41º aniversario, el principal salón náutico europeo albergará cerca de 600 barcos, entre ellos más de 100 veleros, en los dos puertos de Cannes, el Port Pierre Canto y Le Vieux Port, ubicados en pleno corazón de la Riviera francesa.



Luxury Gallery

Con la intención de ampliar el público del salón, y aprovechando el exitoso lanzamiento de la "Luxury Gallery", situada en el Palais des Festivals, el Cannes Yachting Festival volverá a mostrar marcas de lujo de otros sectores, además del náutico. Se incluirán relojes, joyas, moda y accesorios, diseño, arte, productos y servicios de alta tecnología. Y también está confirmada la presencia de la marca de coches de lujo Maserati como socio oficial, de modo que los asistentes podrán descubrir in situ sus últimos modelos.



Reconocido como uno de los eventos náuticos de mayor relevancia, el Cannes Yachting Festival se caracteriza por su eclecticismo, con una enorme variedad de barcos a disposición del público. En total participarán 528 expositores (el 60% extranjeros) que exhibirán 108 estrenos internacionales.

Desde un extremo a otro del famoso boulevard de la Croisette, los visitantes tendrán la oportunidad de descubrir yates y superyates de hasta 65 metros, embarcaciones pequeñas y medianas, así como monocascos y multicascos de todos los tamaños.

Los más de 100 veleros que se expondrán en la feria son los más nuevos de la industria náutica mundial. Entre ellos se encuentran los astilleros de más prestigio internacional: los franceses Beneteau, Dufour, Fountaine Pajot, Jeanneau, Lagoon, Wauquiez; los italianos Cantieri del Pardo, Solaris; los alemanes Bavaria, Hanse...

Entre los 10 y los 30 m de eslora, los veleros se dividen en dos categorías: barcos de serie reunidos en el Quai Max Laubeuf y los semi-custom y custom expuestos en el Quai Saint Pierre. Por otro lado, el Port Pierre Canto acogerá algunos veleros de ocasión exclusivos, que abarcan desde los 22 a los 65 metros.

También regresa por cuarto año consecutivo la competición "Concours d'Elégance" del Cannes Yachting Festival, que ofrece un espectáculo único en el que desfilan barcos clásicos y modernos. Este evento, programado para el sábado 15 de septiembre, es un ingrediente perfecto para condimentar el lujo que caracteriza a la feria. ❋

Fotos:Yachting Festival Cannes - Abracadabra Studio

www.cannesyachtingfestival.com

41 Cannes Yachting Festival (1977 – 2018)

Lugar

Vieux Port de Cannes y Port Pierre Canto

Fecha

Del martes 11 al domingo 16 septiembre 2018

Horario

Abierto todos los días de 10 h a 19 h

Viernes 14 septiembre hasta las 22 h

Cierre

Domingo a las 18 h



Gama Jeanneau Powerboat 2019

Siempre dispuestos a innovar y desarrollar la gama Powerboat, Jeanneau ha anunciado los nuevos modelos que serán presentados en los próximos **salones de Otoño**. El objetivo del astillero es ofrecer la gama más completa de embarcaciones con estos siete modelos:

- **NC 37**, diseñado para una navegación cómoda y armoniosa,
- **Leader 30 Outboard** y el nuevo **Leader 33 Outboard**, modelos Express de gama alta con motores fueraborda.
- **Cap Camarat 6.5 CC Serie 3**, una innovadora y atractiva embarcación con consola central.
- **Cap Camarat 9.0 CC**, pensado para pesca, diversión familiar y barco inteligente.
- **Cap Camarat 6.5 WA Serie 3**, un best-seller inspirado y atento a las últimas tendencias.
- **Merry Fisher 605 Marlin**, un barco de pesca de alto rendimiento con diseño escandinavo.

www.jeanneau.es



Sealine S330v

Sealine ha desarrollado un nuevo crucero deportivo con motores fueraborda: el nuevo Sealine S330v, que presentará en el Salón Náutico de Cannes. Tiene 700 cv, 5,2 litros de cilindrada y una velocidad máxima de 38 nudos. También cuenta con dos camarotes dobles y un salón con oficio, así como el mayor espacio de almacenamiento con amplio acceso de su categoría.

Con sus dos motores fueraborda, el S330v es el impulsor de una nueva línea de modelos en Sealine. Ahora los clientes que prefieran las aguas poco profundas o la potencia fueraborda también pueden disfrutar del lujo de Sealine sin tener que hacer concesiones.

Además del innovador grupo motopropulsor, el S330v presenta todas las cualidades que se esperan de una embarcación Sealine: una bañera espaciosa y una cocina exterior con parilla de gas y fregadero; dos grandes camarotes, un salón con cocina y un luminoso cuarto de baño. El S330v es un lujoso yate a motor con carácter deportivo e incorpora también todas las ventajas de una embarcación fueraborda.

www.yachts.group/sealine



Novedades Sessa Marine 2019

Para el aniversario de sus 60 años de actividad, el astillero italiano **Sessa Marine** prepara el lanzamiento de seis nuevos modelos. Junto al Fly 21, KL27, C44 y C38, que ya han sido presentados durante la temporada 2017-2018, los nuevos **KL24**, **C54** y **C68** serán lanzados durante las **ferias de otoño** y se han programado 3 nuevos modelos: **Fly52**, **Key Largo 43** y el esperado **Explorer 60**, un nuevo yate que ampliará la gama de su categoría. Todo esto ha sido posible gracias a la continua atención del astillero a las necesidades de sus clientes, a la previsión del socio fundador Riccardo Radice para interpretar un mercado muy complejo y a la colaboración con el socio tecnológico CENTROSTILEDESIGN, liderado por Davide Cipriani, que desde hace dos décadas trabaja en el diseño de marcas que se encuentran entre las más importantes del mundo. ***www.sessamarine.com***

Anvera 48

Del 11 al 16 de septiembre, el astillero italiano LG-YACHT estará entre los expositores del Festival de Cannes, mostrando por primera vez al público internacional el nuevo modelo Anvera 48, presentado el pasado mes de mayo en la Versilia Yachting Rendez-vous en estreno mundial.

Con la Anvera 48, LG-YACHT ha aplicado su filosofía innovadora para crear un barco totalmente construido en fibra de carbono, –al igual que su predecesor, la ANVERA 55s– una embarcación crossover más resistente, extremadamente ligera, con formas y detalles de diseño Made in Italy. El resultado es un producto de alto rendimiento y respetuoso con el medio ambiente.

www.anvera.it



GIRBAU
boats













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





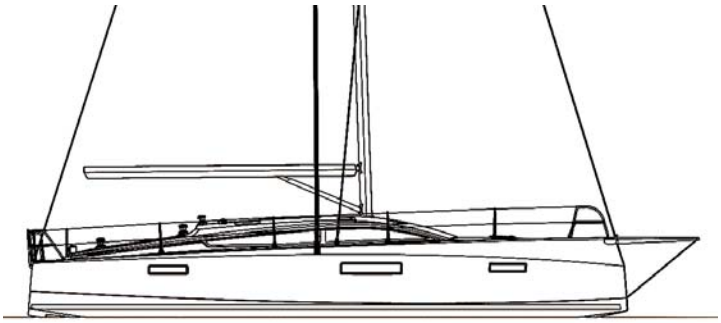
Hanse 458 y Hanse 508

El astillero aleman Hanse Yachts ha presentado el nuevo Hanse 458 y el nuevo Hanse 508. Ambos yates encarnan a la perfección lo que debe caracterizar a un yate a vela moderno: navegabilidad y elegancia, deportividad y confort, funcionalidad y diseño. El debut mundial de estos dos nuevos veleros será en el **Salón Náutico de Cannes**, que se celebra del 11 al 16 de septiembre.
La nueva serie 8 encarna como ninguna otra serie de yates a vela las características de calidad, prestaciones y confort. El nuevo **Hanse 458** no es ninguna excepción, equipado en el exterior con todo lo que promete. Pods ergonómicos para plotter, un doble brazo de ancla para una Code Zero y seis ventanas en las cabinas de popa son solo algunos de los detalles que hacen que este yate sea especial. Debajo de cubierta, refinadas maderas y suaves telas enriquecen la elegancia de este Hanse. Con su bañera de grandes dimensiones, su borda alta y un segundo estay de proa para una génova junto al foque autovirante, el **Hanse 508** convence inmediatamente de que es un verdadero yate para navegación de altura y largas distancias. La estructura del subarmazón de nuevo desarrollo del nuevo Hanse 508 se ha diseñado especialmente para la innovadora conexión entre el mástil y la quilla. Al igual que en el Hanse 458, la base independiente del mástil se ha sustituido por un mamparo principal de composite con fibra de carbono. ***www.hanseyachts.com***

Arcona 435, estreno en Southampton

El Arcona 435 hará su estreno mundial en el Salón Náutico Internacional de Southampton, del 14 al 23 de septiembre. El 435 es el último modelo lanzado por astillero sueco Arcona Yachts, creado para convertirse en uno de los favoritos de los navegantes más exigentes dentro del sector de los yates de crucero de alto rendimiento.
Basándose en el éxito del Arcona 430, que ganó el premio al Yate Europeo del Año en 2009, el 435 sigue manteniendo la fuerte herencia de Arcona de innovación y excelencia en el diseño, utilizando los mejores materiales y la mejor mano de obra. El Arcona 435 es un crucero de rendimiento de 13 metros rápido, moderno y fácil de manejar.
El diseñador, Stefan Qviberg, ha cumplido una vez más con el encargo de Arcona de crear un yate que encaje exactamente en su nicho de mercado, para el armador que no quiere comprometer las prestaciones y la comodidad de la navegación. *www.arconayachts.com*





Primeros trazos del RM 1180

El astillero francés RM Yachts con su peculiar gama de veleros de alto rendimiento y confort realizados en contraplacado marino, anuncia el nuevo proyecto que está desarrollando para triunfar la próxima temporada, con un llamativo RM 1180, creado para seducir por sus líneas y rendimientos.
Gracias a la colaboración con el gabinete de diseño Lombard, el nuevo RM 1180 se presenta como un barco con unas líneas hermosas y equilibradas que dibujan un velero que inspira velocidad, modernidad y rendimiento. Tiene un nuevo diseño muy original, un alto rendimientos mediante una carena amplia y preparada para planear con facilidad y un gran confort gracias al gran volumen de sus espacios, la luminosidad y visibilidad del exterior desde la cabina, la funcionalidad de su equipamiento y la estabilidad de rumbo.
www.rm-yachts.com - www.medcatgroup.com



Dehler 30 One Design

Después de dos años de intensas investigaciones, diseño y desarrollo, nace el Dehler 30 OD. Dehler Yachts presenta una nueva clase offshore one design, centrada en las competiciones oceánicas de largas distancias. Es el producto perfecto para la nueva generación de navegantes que adoptan el desafío de competir en alta mar.
El nuevo Dehler 30 OD sigue la tradición de los antiguos modelos Sprinta Sport y DB1. Los mundialmente conocidos Judel/Vrolijk & co han diseñado el casco optimizado, apéndices y plano vélico con la máxima seguridad para la tripulación de acuerdo con las regulaciones CE cat.A.
El concepto estructural representa la última versión de "Dehler carbon cage", una embarcación más rígida con menos peso. La distribución de la cubierta está optimizada para una navegación eficiente, lo que permite una interacción avanzada entre patrón y tripulación y es el resultado de varios estudios ergonómicos.
En el próximo **Salón de Cannes,** Dehler Yachts expondrá los modelos: **Dehler 34**, **38**, **42** y **46**.
www.yachts.group/es/dehler

X4^6, puro placer

El nuevo X4^6 es un crucero familiar rápido y versátil. La construcción avanzada del casco, un poderoso plan de navegación y una cabina bien proporcionada lo hacen ideal para una atractiva experiencia de navegación. Es lo que el astillero danés X-Yachts llama "Superb Sailing Pleasure".
Bajo cubierta, el estilo escandinavo y la artesanía crean el lugar idóneo para disfrutar del tiempo. El X4^6 exhibe calidad y atención al detalle, tanto por dentro como por fuera, ayudando a cumplir su propósito como un excelente velero Puro X. Los primeros X4^6 se botaron a finales del verano, y se expondrán en los principales salones náuticos este otoño.
X-Yacht también presenta una nueva edición del **Xp 44**, botado por primera vez en 2011.
www.x-yachts.com





57 SALÓN NÁUTICO INTERNACIONAL DE BARCELONA

El Salón Náutico Internacional de Barcelona inicia su singladura hacia la que será su 57ª edición con muy buenas expectativas. Del 10 al 14 de octubre, los muelles de la Fusta y de Espanya del Port Vell reunirán más de 275 expositores y varios centenares de embarcaciones, tanto en tierra como en agua. Para esta edición el evento pretender reafirmar su apuesta por la tecnología y la digitalización como elementos fundamentales para la modernización de la industria.



Organizado por Fira de Barcelona, con la colaboración de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN), el Salón Náutico Internacional de Barcelona tiene previsto un crecimiento del 8% respecto al año pasado. Ello se debe a la recuperación del sector, que sin duda se verá reflejado. Esta edición contará con la participación de más de 700 barcos (165, en agua). Como es habitual, el Salón contará con una amplia muestra de las marcas más relevantes del sector como Beneteau, Jeanneau, CNB-Lagoon, Sunseeker, Touron, Yamaha o Zodiac.

El presidente del salón, Luis Conde, afirma que *"la edición de este año reafirma las sensaciones de 2017 y pondrá de manifiesto la recuperación y oportunidades del sector náutico español. El Salón vuelve a confirmar su condición de mejor plataforma comercial y promocional de la náutica tanto de recreo como deportiva de toda España y una de las más importantes de Europa. En este sentido, en 2018 la vela ligera y deportiva será una de las grandes protagonistas del salón"*.

Nautic Tech International Investment Forum

La innovación y la digitalización de la náutica es uno de los ejes temáticos del salón para impulsar la modernización del sector. Así, y en colaboración con Seed & Click, organizará el primer Nautic Tech International Investment Forum, una competición en la que se darán a conocer proyectos innovadores procedentes de todo el mundo aplicados a la náutica y que tiene un premio de 100.000 euros. También, en el ámbito profesional, se planificará una agenda de reuniones empresariales para promover nuevos contactos y negocios entre expositores y visitantes, y se organizarán jornadas, conferencias, mesas redondas y presentaciones de regatas, entre otras actividades.

www.salonnautico.com

Fans de la Mar

El evento contará con un amplio programa de actividades para fomentar la práctica de la náutica que, en los últimos años, se está consolidando como una de las grandes bazas del turismo. España, con 375 puertos deportivos y 7.880 kilómetros de costa, es uno de los países que presenta un mayor potencial para el desarrollo de este sector. En esta línea se estrena un nuevo lema, 'Fans de la mar', para acercar la pasión por la náutica a nuevos públicos.

HEMPEL

Nueva imagen!

Misma calidad de siempre.

Sponsor principal de

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

hempelyacht.es



El Valencia Boat Show calienta motores



El Valencia Boat Show, salón náutico valenciano que celebrará su décima edición del 31 de octubre al 4 de noviembre, ya avanza a todo motor a falta de poco más de dos meses para el inicio del certamen. La Marina de València acogerá de nuevo este evento que, durante cinco jornadas reunirá lo mejor de la náutica, con una selección de embarcaciones nuevas y novedades de 2017, motores, accesorios, y servicios náuticos. La organización aprovechará de nuevo el puente festivo del 1 de noviembre para atraer la presencia de visitantes de todos los puntos de la península.

Ya han confirmado su presencia marcas como Hanse, Azimut o Sasga Yachts, que acudirán de la mano de Marina Estrella, Beneteau o Jeanneau, que presentarán una selección de embarcaciones nuevas y novedades de 2018.

Las grandes marcas de motores también han confirmado que estarán presentes un año más en la dársena valenciana, donde aseguran haber obtenido muy buenos resultados en las dos últimas ediciones.

Así, el salón náutico valenciano volverá a contar con las propuestas de Volvo Penta, Pasch y Cía, Solé Diésel o Yanmar Marine.

valenciaboat.com



Volvo Car France, socio oficial del Salón de París

Volvo Car France se convierte en socio oficial para las tres próximas ediciones del Nautic, el Salon Nautique International de Paris, que se celebrará del 8 al 16 de diciembre en el Parc des Expositions de la Porte de Versailles. Como cada año, el mayor puerto "cubierto" de Francia reunirá barcos de vela y de motor con zonas dedicadas a los deportes náuticos, a la pesca y, en general, a todo el entorno de ocio náutico.

Esta asociación, firmada por tres años, demuestra el compromiso de Volvo con el mundo de la náutica. Volvo pondrá a disposición de la organización del Nautic una flota de vehículos de la marca para garantizar los traslados de personalidades e invitados.

El fabricante premium sueco expondrá sus últimas novedades en los pabellones 1 y 4 de la feria, elegantes SUVs y breaks, aptos para viajes familiares y actividades al aire libre y capaces de llevar barcos y tripulaciones a todas las costas.

www.salonnautiqueparis.com



Pocas semanas para Monaco Yacht Show

© PHOTO BY IMAGIN - WWW.IMAGIN.AGENCY

Pocas semanas antes de la apertura de su 28ª edición, el 26 de septiembre, el Monaco Yacht Show lanzó su cuenta atrás en el entorno del helipuerto de Mónaco. Un centenar de invitados –socios, empresas expositoras y clientes privados– fueron invitados a un exquisito cóctel en la atmósfera relajada de la Riviera francesa para discutir su participación en el MYS, que promete ser una edición excepcional.

Como anticipo del Monaco Yacht Show, cuando los superyates más destacados del planeta se exhibirán en Port Hercules, los afortunados invitados a la presentación realizaron un vuelo en helicóptero de la empresa colaboradora Monacair para disfrutar de las vistas panorámico sobre la bahía de Mónaco.

Gaëlle Tallarida, Gerente General de MYS, presentó el programa de actividades organizado para atraer a futuros clientes de superyates, como la 3ª edición del Monaco Yacht Summit o el programa Sapphire Experience.

El Monaco Yacht Show 2018 mostrará a flote 120 superyates con una eslora media de 49 metros. En los muelles, se ubicarán las diferentes áreas de exposición dedicadas a los sectores de yates y lujo, áreas temáticas como Tenders & Toys, Car Deck o el flamante Art Pavilion, dedicado a la exhibición de obras de arte, que englobará a las 580 empresas expositoras. ***www.monacoyachtshow.com***

Hervé Gastinel, CEO de Beneteau, inaugurará el METSTRADE



La ceremonia de apertura de METSTRADE Show 2018 -Breakfast Briefing- tendrá lugar el 13 de noviembre e incluirá un discurso de apertura a cargo del Consejero Delegado del Grupo Beneteau, Hervé Gastinel. Su ponencia, en la que compartirá sus reflexiones y experiencias sobre innovación, inaugurará METSTRADE 2018.

El muy esperado Breakfast Briefing se celebra anualmente el primer día del METSTRADE Show y atrae a cientos de representantes globales de una amplia gama de empresas del sector. El Breakfast Briefing también incluirá la ceremonia de entrega de los mundialmente famosos premios DAME Design Awards. El anfitrión de la sesión es el International Council of Marine Industry Association (ICOMIA), la asociación comercial que representa a la industria marítima mundial.

Tras su incorporación al Grupo Beneteau en 2015, Hervé Gastinel ha estado al frente de la recuperación de los mercados náuticos, fuertemente impulsado por la innovación aportada por el desarrollo de nuevos productos.

www.metstrade.com



Próximos Salones Náuticos **2018**

HISWA IN-WATER BOAT SHOW **5 - 9 septiembre**
Amsterdam Marina, Amsterdam, Holanda
www.hiswatewater.nl

CANNES YACHTING FESTIVAL **11 - 16 septiembre**
Vieux Port y Port Pierre Canto, Cannes, Francia
www.cannesyachtingfestival.com

SOUTHAMPTON BOAT SHOW **14 - 23 septiembre**
Mayflower Park, Southampton, UK
www.southamptonboatshow.com

INTERBOOT **22 - 30 septiembre**
Friedrichshafen, Alemania ~ ***www.interboot.com***

GENOVA BOAT SHOW **20 – 25 septiembre**
Fiera di Genova, Italia ~ ***salonenautico.com***

MONACO YACHT SHOW **26 - 29 septiembre**
Port Hercules, Monaco ~ ***www.monacoyachtshow.com***

GRAND PAVOIS LA ROCHELLE **26 sept. - 01 octubre**
La Rochelle, Francia ~ ***www.grand-pavois.com***

SALÓN NÁUTICO INTERNATIONAL DE BARCELONA
10 - 14 octubre ~ Port Vell, Barcelona
www.salonnautico.com

ABU DHABI INTERNATIONAL BOAT SHOW **17 - 20 octubre**
ADNEC Marina, Abu Dhabi, UAE ~ ***adibs.ae***

VALENCIA BOAT SHOW **31 oct. - 4 noviembre**
Marina de València, Valencia ***valenciaboat.com/es/***

FORT LAUDERDALE INTERNATIONAL BOAT SHOW
31 oct. - 4 noviembre / Fort Lauderdale, Florida, EE.UU.
www.flibs.com

METSTRADE SHOW **13 - 15 noviembre**
RAI Amsterdam, Holanda ~ ***www.metstrade.com***

SALON NAUTIQUE INTERNATIONAL DE PARIS
8 al 16 de diciembre ~ Paris Expo - Porte de Versailles, Francia ~ ***www.salonnautiqueparis.com***



+ DE 25.000 REFERENCIAS
96% DEL CATÁLOGO EN STOCK

Consulte el stock
Solicite su material
Localice su tienda más cercana
Recoja su pedido en 24/48h

MAXI
CATALOGO MAXI
SERVICIO

Boutique
Deporte
Seguridad
Cubierta interior
Mantenimiento, mecánica
Energía, electricidad
Navegación, electrónica
Taller, herramientas
Recambio motor

DEALER * REVENDEUR * DISTRIBUIDOR *
IMNASA
MARINE PRODUCTS



www.imnasa.com | YouTube

GLASTRON GTD 200 Y 205

Opciones complementarias

Dentro de la línea Deckboat de Glastron, se incluye una doble propuesta de lancha de proa abierta, con diferentes opciones de motorización, para cubrir tanto la diversidad de gustos como de programas de navegación.

Las nuevas propuestas del astillero norteamericano Glastron, desde que entró a formar parte del grupo francés Bénéteau, pasan por racionalizar su catálogo y ofrecer modelos mejor adaptados a las tendencias del mercado internacional, aunque sin olvidar su origen americano, que al final es su mercado más fuerte a nivel mundial.

En esta ocasión, presenta un mismo modelo versionado para dos tipos de propulsión, para intrafueraborda y fueraborda. Esto supone pocos cambios en la distribución, excepto en el tercio de popa, en donde incluye diferentes modos de aprovechamiento, además de en las prestaciones, con distinto tipo de asentamiento de la embarcación.

En cubierta

En ambos modelos se trata de lanchas adaptadas a las últimas tendencias de cubierta bowrider, con cascos de proas muy anchas y casi cuadradas, que proporcionan alta sustentación. Además, permiten disfrutar de una cubierta con amplia plataforma de acceso en su perfil superior y una buena capacidad de asiento envolvente, protegido por un respaldo acolchado, que tiene la peculiaridad de poderse acompañar de la misma mesa desmontable que se utiliza en popa para formar una dinette, o montar unos suplementos centrales para disfrutar de un solárium.

Un pasillo central, con cofre alargado en el suelo, separa la consola en dos mitades, coronadas por sendos parabrisas bajos y modernos en la GTD200 y la GTD205.



En la banda de babor, el copiloto cuenta con un hueco lateral para una nevera de arcón transportable, además de una guantera que se puede convertir en lavamanos, mientras que en estribor el piloto dispone de una consola de gobierno de estilo americano y diseño muy compacto, con relojería analógica.

El resto de la bañera cuenta con asiento practicable y giratorio para el piloto y una zona de asiento en forma de U ocupando la popa, que se completa con un asiento lateral de sección plegable y una puerta de acceso en la banda de babor.

En la GTD 200, el respaldo posterior tiene un hueco que forma un pasillo de entrada, con el que accede a una plataforma de baño integrada, de buen tamaño, con tapa cubriendo una escalera y una práctica prebañera.

CARACTERÍSTICAS	GTD 200	GTD 205
Eslora total	6,20 m	
Manga	2,54 m	
Calado	46/89 cm	46/91 cm
Desplazamiento	1.361 kg	1.701 kg
Combustible	151 l	
Capacidad de agua	Opcional	
Material de construcción	PRV	
Tipo de casco	V	
Nº de sprays	4	

HABITABILIDAD	GTD 200	GTD 205
Plazas homologadas	9	11
Asientos en bañera	11	
Dimensiones solárium proa	1,70x1,33 m	
Molinete	No	



Opcionalmente puede montarse un molinete exterior.





Con la mesa y un respaldo móvil, se monta una dinette en popa.

SKIPPER OPINA

Como lancha de proa abierta de navegación costera, estos dos modelos resultan muy interesantes, por la notable capacidad de asiento y las diversas posibilidades de adaptación que ofrece el astillero.

La elección entre motorización interior o fueraborda no será muy determinante a la hora de la compra, ya que ambos modelos ofrecen una capacidad interior similar, por lo que la decisión dependerá más de los gustos personales del propietario o de la necesidad de disponer de un segundo solárium.



En la cubierta de proa se puede montar la misma mesa que en popa.

MOTORIZACIÓN	GTD 200	GTD 205
Modelo	Mercury 150	MerCruiser 4.5 MPI
Ciclo	4T	
Potencia a la hélice	150 hp	200 hp
Régimen máx. recomendado	5.800 r.p.m.	4.800 r.p.m.
Nº de cilindros	4	6
Cilindrada	3.000 c.c.	4.5 l
Peso	206 kg	343 kg
Nº de motores	1	
Tipo de combustible	Gasolina	
Tipo de transmisión	Fueraborda	

PRESTACIONES	GTD 200	GTD 205
Velocidad máx. ensayo (GPS)	42,9 nudos	38,6 nudos
Velocidad crucero (GPS)	23/28 nudos	21/28 nudos
Velocidad mín. ralentí	2,9 nudos	3,2 nudos
Aceleración	Planeo en 3 segundos	
Relación potencia/peso	115 CV/t	117 CV/t

PUESTO GOBIERNO PRINCIPAL	GTD 200 / GTD 205
Situación	Estribor
Plazas	1
Practicable	Sí
Reposapies	Sí
Guantera	No
Portacartas	No
Volante	Regulable
Pasamanos	No
Visibilidad piloto	Buena
Acceso mandos	Bien
Mandos motores	Mecánicos
Ventilación	Buena
Protección	Buena

PLATAFORMA DE BAÑO	
Tipo	Integrada
Forro teca	Opcional
Estiba escalera	Inferior
Pasarela	No
Portadefensas	No
Cofres	No
Ducha	Opcional



Incluye un parabrisas bajo y moderno protegiendo el compacto puesto de gobierno.



Incluye hueco específico para nevera bajo la consola de babor.



Una sección de la regala abre una puerta de entrada por babor.

DESTACABLE

- Paso amplio
- Capacidad asiento
- Aprovechamiento
- Mesa desmontable
- Pasillo central

MEJORABLE

- Solárium popa
- Pasamanos
- Visibilidad consola

Opcionalmente se puede instalar un bimini plegable o un elevado rollbar, con anclaje para wake, así como otros accesorios como un agradable acabado de cubierta acolchado con efectivo antideslizante. También cabe destacar que el astillero ofrece una interesante versión en la que se elimina la sección de consola de babor y se cambia por un largo sofá.

Sobre la GTD 205, la versión con motorización interior, un detalle importante es la posibilidad de montar una plataforma suplementaria en popa, muy agradable para el baño, que en la unidad que probamos contaba con el efectivo forro acolchado que está de moda.

El cambio importante, sin embargo, reside en la motorización, que al ser intrafueraborda incluye en popa una estructura elevada para la cámara del motor, sobre la que se forma un solárium con respaldo practicable cubriendo el pasillo de entrada.

El resto de la distribución de cubierta es similar a la GTD200, con las comentadas posibilidades de adaptación, como la eliminación de parte de la consola, la inclusión de una escalera extensible y desmontable en el perfil de proa o incluso transformar la embarcación en una versión para pesca en aguas interiores, mediante equipamiento específico.



La proa cuadrada proporciona una importante sustentación.

Glastron GTD 200 y 205

Constructor: Glastron (EEUU)
Importador: Red Glastron España
www.glastron.com

Precio base aproximado GTD 200: Desde 28.660 € + impuestos
Precio base aproximado GTD 205: Desde 34.894 € + impuestos

CONDICIONES PRUEBA
Lugar: Lavandou (Francia)
Mar: Rizada
Viento: 10/12 nudos
Personas: 4
Combustible: 1/2
Agua: Reserva



La cubierta se aprovecha con una importante capacidad de asiento.



La plataforma integrada incluye tapa cubriendo la escalera.

Navegando

Un detalle determinante en los rendimientos de estos dos modelos, reside en el diseño de una proa ancha y tulipada que proporciona mucha sustentación aerodinámica, para ofrecer una navegación bastante suave para la eslora y abrir bien las olas para mantener la cubierta lo más seca posible. Sobre la incidencia de la motorización, la GTD 200 resulta una versión más deportiva con su fueraborda de 150 CV, que nos permitió alcanzar una velocidad máxima de 42,9 nudos en condiciones de mar rizada, algo revuelta, gracias a una carena que se agarra bien en los giros y promete diversión si utilizamos adecuadamente el trim.

En cuanto a la GTD 205, la motorización interior y transmisión por coal, proporciona un diferente asentamiento y una velocidad máxima de 38,6 nudos, sin por ello dejar de ser francamente divertida y ofrecer buenas posibilidades deportivas. ❊ *R. Masabeu*

JOTUN

YACHTING

ANTIFOULING DE ALTAS PRESTACIONES

¡Para grandes momentos en el mar!

Tecnología Noruega

NONSTOP *supreme*

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



Descárgate la app

JOTUN Yachting

ANDROID APP EN Google play

Disponible en Iphone App Store

jotun.es



WELLCRAFT 202 FISHERMAN

Espacio sorprendente

El astillero Wellcraft acaba de añadir a su exitosa línea Center Console una nueva Wellcraft 202, en la que aumenta la superficie habitable con una cubierta más ancha que permite una interesante personalización a pesar de su tamaño manejable.





La proa es ancha y ofrece buena plataforma para el acceso.

En plena evolución de su gama, la marca americana Wellcraft del grupo francés Bénéteau, propone embarcaciones prácticas y de uso polivalente, en las que su buena habitabilidad las convierten en una buena plataforma polivalente, para practicar diversas actividades y en especial para el aficionado a la pesca, gracias a amplios espacios transformables y a la posibilidad de montar equipamientos de lo más variados.
En esta ocasión, el astillero ha presentado una nueva Wellcraft 202 Fisherman, situada como una de las más pequeñas de su línea de Consola Central, en la que se ha ampliado la capacidad en cubierta respecto a modelos predecesores de mayor eslora, especialmente en la zona de proa, que además disfruta de un importante francobordo interior.

En cubierta

Haber perfilado una proa notablemente ancha, permite acoger en su redondeado perfil delantero un cofre de fondeo, acompañado de cornamusas plegables que sirve de entrada a una cubierta con importante francobordo para aumentar la protección de los pasajeros, ocupada por un asiento en forma de U, dotado de elevado respaldo que viene forrado de una práctica espuma antideslizante, utilizada en otros modelos para cubrir el suelo. Bajo el asiento ofrece dos cofres y un vivero central de frontal transparente que se puede usar de nevera de hielo, además de un tercer cofre alargado en el suelo.

CONDICIONES PRUEBA
Lugar: Lavandou (Francia)
Mar: Plano
Viento: 6 nudos
Personas: 3
Combustible: 1/2
Agua: Vacío

CARACTERÍSTICAS

Eslora total	6,20 m
Manga	2,54 m
Calado sin cola	43 cm
Calado con cola	84 cm
Peso vacío	1.406 kg
Compartimentos estancos	No
Tanque séptico	No
Capacidad de combustible	212 l
Material de construcción	PRV
Tipo de casco	V
Nº de sprays	4
Túnel evolutivo	No

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	8
Asientos en bañera	9
Molinete	No

El asiento de proa ofrece buena capacidad y un vivero de frontal transparente.



MOTORIZACIÓN

Modelo	Mercury 150
Ciclo	4T
Potencia a la hélice	150 hp
Régimen máx. recomendado	5.800 r.p.m.
Nº de cilindros	4
Cilindrada	3.000 c.c.
Peso	206 kg
Nº de motores	1
Tipo de combustible	Gasolina
Tipo de transmisión	Fueraborda

PRESTACIONES

Velocidad máx. (GPS)	41,7 nudos
Velocidad crucero (GPS)	24/28 nudos
Velocidad mínima Ralentí	3,2 nudos
Aceleración	Planeo en 4 segundos
Relación potencia/peso	107 CV/t

En popa, los asientos incluyen respaldo plegable para ocultarlos.



Por su condición polivalente, opta por una consola central con un asiento bajo en su perfil delantero, que cubre un portón para acceder a un habitáculo para estiba, en el que cabe un inodoro químico de emergencia. Opta por un puesto de gobierno de diseño típico americano con elevado frontal, reposapiés, volante de posición regulable y recto parabrisas, que se protege mediante un T-top textil con red de estiba y robusta estructura tubular.

Para el piloto se ha concebido un asiento doble sencillo, con estructura ligera de base tubular, que deja espacio inferior para una nevera de arcón transportable y un práctico respaldo reversible. Por su parte, en los pasillos laterales incluye unos prácticos reposacañas integrados.

La zona de popa queda libre para facilitar el paso y acoger un registro para la sentina, además de dos interesantes asientos de respaldo plegable, cañeros e incluso un tintero central para un mástil de arrastre opcional. Además, adopta en el espejo de popa dos pequeñas plataformas de baño altas e integradas y una escalera de estiba exterior.



Opta por una consola estilo americano con gran frontal recto.



Dispone de un asiento doble con respaldo reversible para el piloto.

DESTACABLE

- Capacidad cubierta
- Acolchado perfil interior
- Vivero proa
- Capacidad asiento
- Sólido T-top

MEJORABLE

- Equipo base
- Pasamanos

SKIPPER OPINA

El buen trabajo realizado en cuanto al diseño de este nuevo modelo, ha dado como resultado una ampliación de la capacidad de cubierta evidente en proporción a sus hermanos de gama y al tamaño de la embarcación. Este éxito no solo ha sido posible por su manga en la proa, sino también por haberla dotado de un importante francobordo interior.

La Wellcraft 202 resulta una embarcación bien preparada para la práctica de diversas actividades y en especial la pesca, gracias a sus accesorios opcionales y a una buena disposición de los espacios. En este sentido, no debemos obviar la polivalencia de un modelo preparado para la navegación costera, que puede utilizarse para la práctica de nuestras aficiones preferidas.

PUESTO GOBIERNO PRINCIPAL

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

PLATAFORMA DE BAÑO

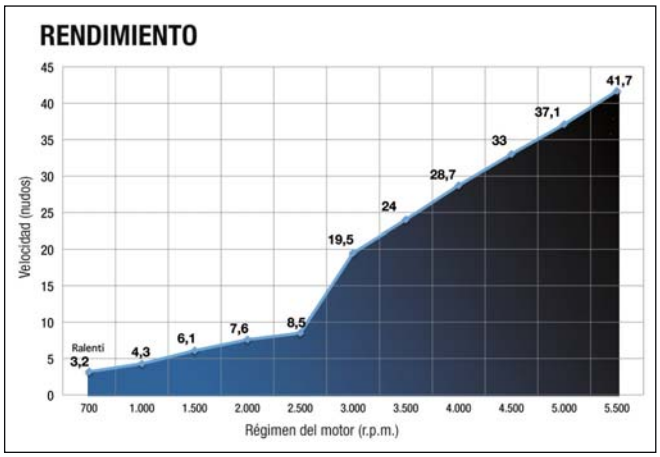
Tipo	Integrada
Forro teca	No
Estiba escalera	Exterior
Pasarela	No
Portadefensas	No
Cofres	No
Ducha	Sí



Wellcraft 202 Fisherman

Constructor:
Wellcraft (EEUU)
Importador:
Red Wellcraft España
www.wellcraft.com

Precio aproximado:
Desde 30.189 € + impuestos



En el perfil de la consola incluye asiento bajo y cabina para un inodoro químico.



Navegando

Es destacable que uno de los aciertos de la embarcación que pudimos probar era el haber montado a bordo el compacto fueraborda Mercury de 150 CV, que se mostró como la combinación ideal, a pesar de no tratarse de la máxima potencia admitida por el astillero.

Es cierto que en condiciones de mar plano y con tres pasajeros a bordo, pudimos alcanzar una velocidad máxima de casi 42 nudos, aunque en realidad no pudimos exprimir al máximo las posibilidades, seguramente por el montaje del motor algo bajo o simplemente por una hélice algo larga de paso.

En general, la Wellcraft 202 se comportó de forma cómoda para la ajustada eslora, con un ritmo de crucero adecuado entre 24 y 28 nudos y saltando bien las estelas de forma segura, aunque tal vez precise de una hélice más corta, si queremos aprovechar el mástil instalado en popa para la práctica de algún deporte de arrastre más deportivo.❊ *R. Masabeu*

Sistemas de Climatización

DOMETIC · Cruisair · Marine Air Systems AIR · CLIMMA · Eberspächer

Sistemas de Propulsión

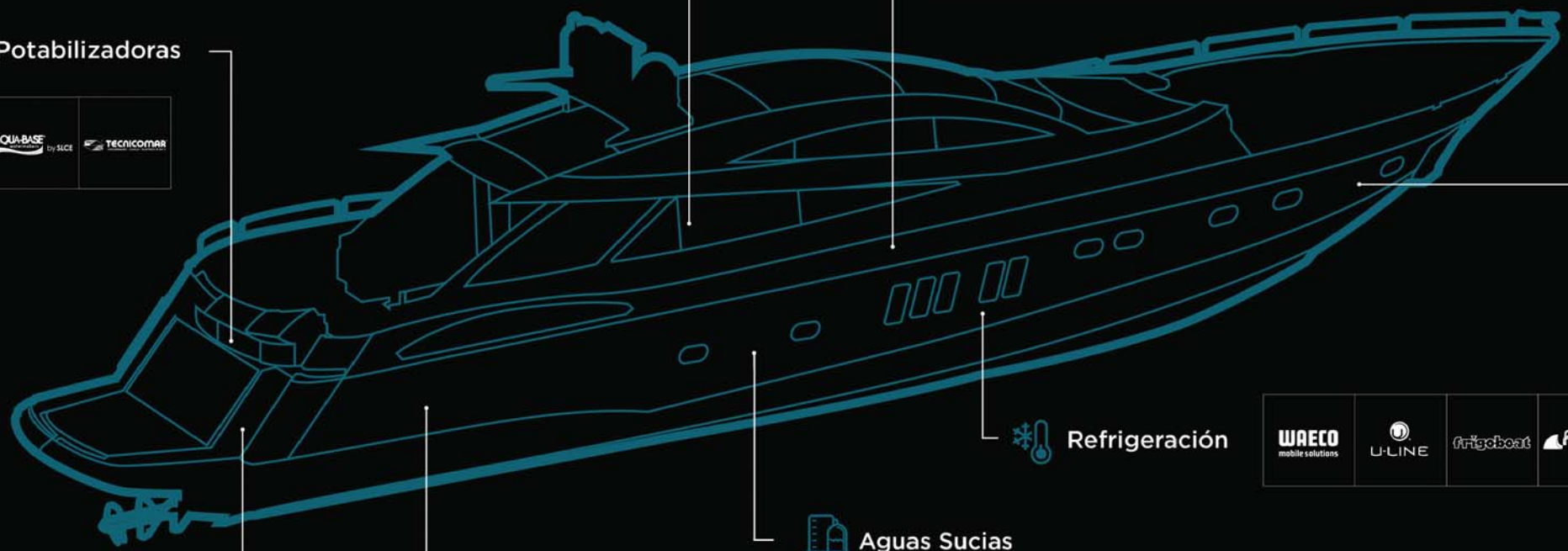
MAX POWER · SPW GmbH

Confort

PLANUS · Blakes Lavac Toilets · barka · DOMETIC · Jabsco marine

Potabilizadoras

Sea Recovery · AQUA-BASE by SLCE · TECNICOMAR



Refrigeración

WAECO mobile solutions · U-LINE · frigobeat · frigonautica

Aguas Sucias

TECNICOMAR

Generadores

F.lli Stamegna · GenSet · RV

Sistemas Eléctricos

victron energy · STERLING POWER · CBP12 · EXIDE BATTERIES

ACASTIMAR

INGENIERÍA Y EQUIPAMIENTO NÁUTICO

+34 977 36 21 18 · www.acastimar.com · ventas@acastimar.com · @acastimar · Cambrils, España

BAYLINER VR5 CUDDY IFB Y FB

Propuesta compartida

Con un rápido progreso en su gama, la marca Bayliner propone un modelo de tipo Cuddy con cabina, disponible con dos tipos de propulsión, para diferentes tipos de navegación.

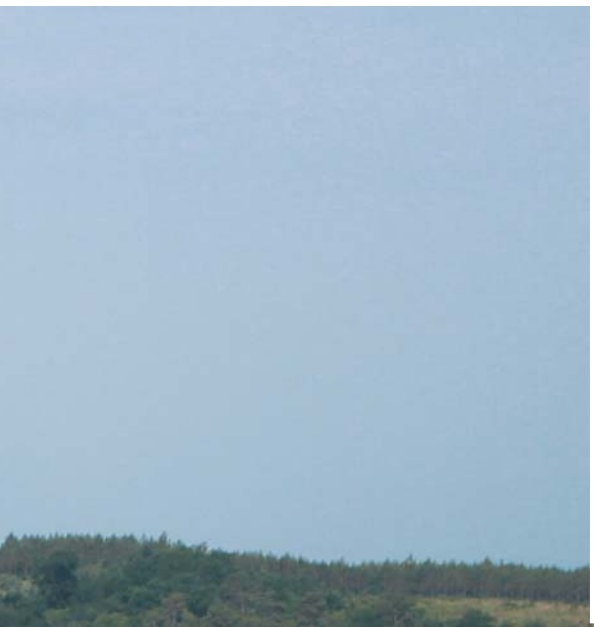


El poder hacer parte de la producción en Europa, ha permitido a la marca norteamericana Bayliner, perteneciente al grupo Mercury Marine, adaptar su extensa gama de embarcaciones, prácticas, modernas y de buen precio, a las tendencias y gustos de diferentes mercados que el americano. Eso se nota no solo en el equipamiento y acabados, sino también en detalles como los que ofrece la línea Cuddy, que es de un estilo más propio del mercado europeo.

La doble propuesta de esta temporada, ha sido una Bayliner Cuddy VR5, que tuvimos la oportunidad de probar con dos diferentes motorizaciones, intraborda e intrafueraborda, para dos tipos de público bien diferenciado, que optan por diferente navegación.

En cubierta

El diseño de este Bayliner VR5 disfruta de unas líneas bien perfiladas con un casco de proa lanzada que se integra suavemente con la cubierta, marcada por una







El solárium de proa puede formar un pasillo central desde el cofre de fondeo hasta el parabrisas.

CARACTERÍSTICAS

Eslora total	6,23 m
Eslora casco	5,6 m
Manga	2,40 m
Calado	88 cm
Desplazamiento	
Combustible	152 l
Capacidad de agua	Opcional
Material de construcción	PRV
Tipo de casco	V
Nº de sprays	4

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	8
Asientos en bañera	5
Dimensiones solarium proa	1,82x1,22 m
Molinete	Si



El compacto puesto de gobierno se sitúa alto y protegido.

SKIPPER OPINA

El concepto de este modelo es el de una clásica lancha con cabina bajo la cubierta de proa, con grandes aptitudes como daycruiser de navegación costera y familiar para distinto tipo de propietario, según el enfoque de su navegación.
Sin duda, la opción con fueraborda es la más asequible por precio y por lo tanto interesante para la iniciación, pero en ambos casos se trata de embarcaciones con aptitudes deportivas, que adecúan bien a programas cortos de navegación, a los que añade una cabina con interesantes posibilidades.

superficie delantera algo curvada, sobre la que incluye cofre de ondeo con molinete y se puede montar un solárium acolchado, además de un protector parabrisas que cuenta con una sección central practicable para acceder a la escalera que se integra en la puerta de entrada a la cabina.
Cabe destacar que, adecuándose a la actualidad, incorpora unas superficies acristaladas en las bandas que, junto a una escotilla cenital, proporciona una interesante luminosidad a un camarote de buen volumen de estiba que acoge una cama triangular de acertado tamaño.

MOTORIZACIÓN	IFB	FB
Modelo	Mercruiser 4.5 MPI	Mercury 115
Ciclo	4T	
Potencia a la hélice	200 hp	115 hp
Régimen máx. recomendado	4.800 r.p.m.	6.000 r.p.m.
Nº de cilindros	6	4
Cilindrada	4.5 l	2.061 c.c.
Peso	343 kg	163 kg
Nº de motores	1	
Tipo de combustible	Gasolina	
Tipo de transmisión	Fueraborda	

PRESTACIONES	IFB	FB
Velocidad máx. ensayo (GPS)	39,5 nudos	34,5 nudos
Velocidad crucero (GPS)	25/29 nudos	22/28
Velocidad mínima Ralentí	2,8 nudos	3 nudos
Aceleración Planeo en	7 segundos	



El copiloto cuenta con un lavamanos con tapa bajo el parabrisas.



Dispone de una agradable mesa desmontable de madera de teca.



La bañera disfruta de un buen francobordo interior y ha sido muy aprovechada.

El parabrisas protege directamente un lavamanos situado en babor y un puesto de gobierno ancho, sencillo y de formas rectas, que se acompaña con un asiento del piloto giratorio y de base practicable.

La bañera goza de una buena protección y se ha aprovechado al máximo con un largo sofá en forma de L, dotado respaldo reversible en proa para crear el asiento del copiloto y con la posibilidad de montar una mesa para disponer así de una dinette.

En popa, la configuración de cubierta sigue siendo la misma para ambas versiones, con un interesante solárium elevado y de respaldo lateral practicable, formado sobre una gran cámara para la motorización intrafueraborda o que se convierte en un enorme cofre de estiba para la versión fueraborda. En ambos casos, el respaldo de la banda de babor cubre un pasillo de entrada con un cofre con desagüe debajo.

La plataforma de baño es de buen tamaño en ambas versiones, con escalera de estiba inferior y difiere en la versión fueraborda por la integración de una pequeña prebañera en su perfil sobre la que va instalado el fueraborda.

CONDICIONES PRUEBA
Lugar: Biscarrosse (Francia)
Mar: Plano
Viento: 2 nudos
Personas: 4
Combustible: Lleno
Agua: Vacío

Navegando

Una de la diferencias en el apartado técnico de las dos VR5 Cuddy que estuvimos probando, además de la transmisión, se basa en que no llevaban montada la misma potencia. De hecho, la versión a priori más deportiva contaba con un fueraborda Mercury de 115 CV, el



La cabina se cierra con una puerta escalonada de acceso a la proa.



PUESTO GOBIERNO PRINCIPAL

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

PLATAFORMA DE BAÑO

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

DESTACABLE

- Doble solárium
- Mesa desmontable
- Protección parabrisas
- Amplitud plataforma popa
- Volumen cabina

MEJORABLE

- Ventilación cabina
- Pasamanos
- Visibilidad consola

máximo que propone el astillero, mientras que para la versión de motor interior contaba con un Mercruiser de 200 CV, que sin duda marcó la diferencia navegando en condiciones de mar en calma.

En principio creemos que con tres personas a bordo, en la versión con fueraborda se podría montar algo más de potencia, para mejorar la aceleración, permitiendo aún así alcanzar una velocidad máxima de 34,5 nudos, con una buena sensibilidad al volante que nos permite encadenar giros cerrados con seguridad a ritmo de crucero, entre 22 y 28 nudos y divertirnos practicando cualquier actividad de arrastre.

Para la versión de motorización interior, es necesario tener en cuenta que incluye 50 CV más al montar un Mercruiser de 200 CV que, no solo proporciona un buen asentamiento y una navegación más familiar aunque casi igual de ágil, sino que nos permitió alcanzar una velocidad máxima más elevada en torno a los 39,5 nudos.❊ *R. Masabeu*

El cofre de popa se ocupa con el motor en la versión intrafueraborda.



Bayliner VR5 Cuddy IFB y FB

Constructor: Bayliner (EEUU)
Importador: Touron Nautica
www.touron-nautica.com

Precio base VR5 Cuddy IFB con motor: Desde 40.200 € + impuestos
Precio base VR5 Cuddy FB con motor: Desde 30.290 € + impuestos



BurrianaNova
clubdemar

¡Últimos amarres
de esta campaña a la venta!

BurrianaNova,
un estilo de vida junto al mar

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

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

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

Servicio Full Service:

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

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

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

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





CAP CAMARAT 9.0 WA Y CC

Dúo ganador

Con un prestigio merecido en el sector de las lanchas polivalentes, la gama Cap Camarat vuelve a mostrar su liderazgo con una interesante CC 9.0, que se presenta simultáneamente en dos versiones de cubierta para diferentes aplicaciones.



Ambas popas incluyen plataformas adosadas de buen tamaño.

De cara a esta temporada, la sorpresa más destacada del sector de las lanchas polivalentes ha sido sin duda la presentación de una nueva Cap Camarat 9.0 Walkaround, del astillero francés Jeanneau, que viene a sustituir a la exitosa 8.5 WA, con interesantes soluciones desarrolladas previamente en su hermana mayor WA 10.5. Se presenta como una práctica embarcación deportiva con espíritu familiar que ofrece una gran acomodación y detalles de confort. Además, resulta muy interesante que sobre la misma carena se ha presentado también una versión de cubierta Center Console, con atrevidas propuestas en su distribución y mayores aptitudes para el pescador, de la que tuvimos la ocasión de probar el prototipo, previo a la homologación, con muy interesantes perspectivas de cara a la producción posterior.

En cubierta

Resulta destacado que la versión Walkaround de esta Cap Camarat 9.0, se enfoca como propuesta de moderna daycruiser o también para afrontar cruceros de fin de semana, gracias a sus amplios espacios, equipamiento y en general confort familiar.

Para ello aporta en popa dos plataformas de baño adosadas y altas, con escalera inferior, cofre de estiba y





El T-Top de la WA cuenta con escotilla cenital corredera.

CARACTERÍSTICAS	9.0WA	9.0CC
Eslora total	8,60 m	9,12 m
Eslora de casco	7,96 m	
Manga	2,98 m	
Calado	65 cm	
Desplazamiento	2.487 kg	2.380 kg
Combustible	400 l	
Capacidad de agua	100	
Tanque séptico	Si	
Material de construcción	PRV	
Tipo de casco	V	
Nº de sprays	4	

HABITABILIDAD	9.0WA	9.0CC
Plazas homologadas	6/10	8/11
Asientos en bañera	10	19
Camarotes	Si	
Dimensiones solárium proa	1,92x1,80 m	2,28x2,48 m
Ancho pasillos laterales	25/16 cm	28 cm
Molinete	Si	



La distribución en bañera es común en los dos modelos.

PUESTO GOBIERNO PRINCIPAL	9.0WA	9.0CC
Situación	Estribor	Central
Plazas	2	3
Practicable	Si	No
Reposapiés	Si	
Guantera	Si	
Portacartas	No	
Volante	Fijo	Regulable
Pasamanos	Si	
Visibilidad piloto	Buena	
Acceso mandos	Bien	
Mandos motores	Electrónicos	
Ventilación	Buena	
Protección	Buena	

MOTORIZACIÓN	9.0WA	9.0CC
Modelo	Yamaha F250	
Ciclo	4T	
Potencia al cigüeñal	250 hp	
Régimen máximo recomendado	6.000 r.p.m.	
Nº de cilindros	6	
Cilindrada	4.169 c.c.	
Peso	260 kg	
Nº de motores	2	
Tipo de combustible	Gasolina	
Tipo de transmisión	Fueraborda	

DESTACABLE

- Paso amplio
- Asientos plegables
- Tamaño solárium
- Cocina exterior
- Doble dinette
- Techo cabina practicable

MEJORABLE

- Solárium popa
- Pasamanos

PLATAFORMA DE BAÑO	
Tipo	Adosada
Forro teca	Si
Estiba escalera	Inferior
Pasarela	No
Portadefensas	No
Cofres	Si
Ducha	Si

PRESTACIONES	9.0 WA	9.0 CC
Velocidad máx. ensayo (GPS)	44,5 nudos	46 nudos
Velocidad crucero (GPS)	21/30 nudos	
Velocidad mínima ralentí	3 nudos	
Aceleración	Planeo en 5 segundos	
Relación potencia/peso	208 CV/t	217 CV/t

INTERIORES	9.0WA	9.0CC
Luminosidad	Buena	
Escotillas practicables	4	3
Aseos	1	
Medidas mesa comedor	1,23x0,57 m	
Neveras	Si	
Horno	No	
Dimensiones litera principal	1,87x1,87 m	1,84x1,57 m
Asientos comedor	5	7
Altura salón	1,85 m	1,83 m

Oculta una práctica cocina bajo el asiento central de la CC.



sólidos asideros, desde las que se accede a un pasillo de entrada a la bañera, situado en babor.

La cubierta, puede protegerse en su parte central mediante con un sólido T-Top laminado y de estructura tubular, con escotilla cenital corredera y sólidos refuerzos.

En la zona posterior de la bañera acoge un gran cofre de estiba en el suelo y una gran dinette con buen respaldo y sólida mesa desmontable de dos patas, que puede convertirse en solárium y que se acompaña mediante dos prácticos asientos dobles plegables que despejan el espacio de paso.

Bajo la protección del T-Top se sitúa un mueble central que soporta uno de los asientos dobles, una nevera y los dos asientos destinados al patrón. Además, incluye un

SKIPPER OPINA

Sobre el prestigio de la línea Cap Camarat, Jeanneau ha sabido crear acertadamente dos embarcaciones muy diversas aunque compartan elementos, con una propuesta para el más pescador y otra para la navegación más familiar, sin olvidar en ambos casos un comportamiento bastante deportivo.
Como es habitual en esta línea, el astillero ha optado por desarrollarla sobre un casco de marcada V firmado por Michaël Peters, que ha perfilado una carena estable y potente, que le asegura un comportamiento en la mar muy seguro, tanto para el pescador como para navegación deportiva.



Para la WA opta por dos asientos frente a una consola práctica.

ancho parabrisas envolvente, un mini mueble de cocina lateral con tapa y un puesto de gobierno de buen frontal y guantera abierta.
Mediante unos pasillos asimétricos que rodean el parabrisas se accede a una cubierta de proa de tipo sundeck, ocupada totalmente por un solárium acolchado, además de contar con un cofre de fondeo de tapa grande y molinete interior.
Resulta muy interesante la presentación casi simultánea de una versión de cubierta Center Console, en la que el tercio de popa presenta un aspecto similar en cuanto a elementos, mientras que opta por un T-Top de aspecto más agresivo que incluye un cajón de estiba con red.
En la zona central ofrece un mueble con tres asientos de formas rectas sobre una gran tapa que cubre una cocina, además de una nevera. El puesto de gobierno es de tipo pescador, con un frontal ancho, guantera y buena visibilidad. Por su parte, en las bandas los pasillos ofrecen reposacañas y redes de estiba.
Es muy interesante la solución adoptada en la amplia cubierta de proa, al estilo americano, con un ancho sofá sobre el perfil delantero de la consola central, que se abre totalmente en su sección cenital para ventilar la cabina. Este rincón se acompaña con un gran asiento en forma de U y una mesa desmontable para crear una dinette o un solárium, además de con un cofre de fondeo situado sobre el perfil de proa.

Interiores

Al tratarse de un crucero de enfoque más familiar, la versión Walkaround es la que ofrece mayor volumen interior, gracias a su cubierta sundeck, con la posibilidad de acoger dos parejas en un espacio agradable, que disfrutan de una cama doble bajo la bañera, un mueble auxiliar junto a la entrada, un aseo independiente y un pequeño comedor en proa que se convierte en cama.
La versión Center Console es más sencilla al disponer de menos espacio, aunque también incluye un aseo independiente, pero opta por un gran espacio de estiba en popa, ideal para la estiba de enseres de pesca, además de una cama doble en la proa que se abre al exterior gracias al techo practicable.

CONDICIONES PRUEBA
Lugar: Cannes (Francia)
Mar: Fondo
Viento: 4 nudos
Personas: 3
Combustible: 1/2
Agua: Reserva

Navegación

Debemos comentar que en el momento que hicimos las pruebas de ambos modelos, el modelo Center Console estaba presente solo como prototipo y por tanto sus resultados no fueron “oficiales”.
En este caso, debemos considerar que de forma oficial solo pudimos hacer la prueba de esta Cap Camarat 9.0 en su versión de cubierta Walkaround, que montaba a bordo dos fuerabordas Yamaha de 250 CV cada uno, la máxima potencia admitida, en unas condiciones de mar de fondo que nos permitieron navegar sin esfuerzo a la

La cabina en la WA es amplia y cuenta con visibilidad exterior.

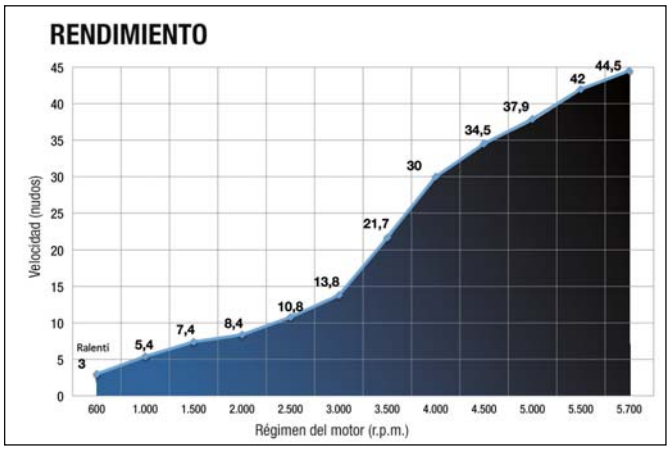




Jeanneau Cap Camarat 9.0 WA y 9.0 CC
Constructor: Jeanneau (Francia) · www.jeanneau.es

Jeanneau Cap Camarat 9.0 WA
Precio base aproximado sin motor: Desde 48.860 € + impuestos

Jeanneau Cap Camarat 9.0 CC
Precio base aproximado sin motor: A consultar



En la cabina de la CC se abre totalmente el techo al exterior.



máxima velocidad, que situamos en torno a los 44,5 nudos. En general, el casco se comporta bien y es estable en los giros, proporcionando unos buenos rendimientos, también de aceleración, y permitiendo disfrutar de una navegación cómoda y deportiva, con un régimen de crucero que podríamos situar fácilmente entre 21 y 30 nudos.

Para la prueba de la Cap Camarat 9.0 Center Console, responsables de Jeanneau nos indicaron que se trataba de un prototipo, que no estaría disponible en la red de distribuidores hasta este mes de Julio y que estaba pendiente de homologación. A pesar de ello, pudimos comprobar los efectos de una cierta disminución del peso de la cubierta, que nos permitió mejorar algo las prestaciones con la misma motorización montada a bordo.

De hecho, sin datos oficiales, lo cierto es que con el montaje provisional que se presentaba marcamos un registro máximo sobre los 46 nudos durante la navegación, con las mismas cualidades en cuanto a confort, seguridad y prestaciones, aunque con la sensación de disponer de algo más de agilidad y de no precisar trabajar tanto con el trim para elevar la proa.✻

R. Masabeu

EARLY BIRD

OFERTA PREMIUM

Hanse 315 348 388 418 455 new 458 new 508 548 588

Pídelo rápido y benefíciate de los exclusivos equipamientos y packs gratis !

75% AHORRO Hasta

SÓLO EN SEPTIEMBRE Y OCTUBRE

49.567 €

50% AHORRO Hasta

SÓLO EN NOVIEMBRE Y DICIEMBRE

33.045 €

Define tu HANSE de ensueño con el siguiente equipamiento gratuito y benefíciate de descuentos hasta 66.090 €*.

- Pack navegación B&G
- Pack crucero
- Pack básico performance
- Pack comfort



*Esta oferta no puede combinarse con otra promoción o retoma de barco usado.
Los precios son en base a un modelo HANSE 588. Incluido el 21% I.V.A

www.hanseyachts.com

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) || Vigo (619 469 975) || Madrid (639 889 131)

E-mail: comercial@marinaestrella.com

Hanse®
BREAKING RULES . SETTING TRENDS



Enata Foiler

El nuevo yate “volador”

El FOILER, construido en los Emiratos Árabes Unidos por Enata Marine, nace con la intención de elevar el listón en el diseño de los llamados yates “voladores”.

El debut mundial del FOILER se produjo en el Salón Náutico Internacional de Dubai 2018, que se celebró entre el 27 de febrero y el 3 de marzo, y desde entonces ha dado mucho que hablar entre los aficionados a este tipo de embarcaciones. Ofrece un manejo suave para los tripulantes, pero estimulante y con altas prestaciones para quien está al timón.





Sus hidroalas retráctiles de fibra de carbono aportan una notable resistencia y, al mismo tiempo, son ligeras, por lo que el yate es capaz de elevarse dos metros por encima del agua. Sin duda, se trata de una de las experiencias de navegación más emocionantes que se puedan imaginar y que, además ahora, cuenta con una reducción en consumo del 20% a máximas velocidades.

El diseño especial de este modelo permite reducir el ruido y los pantocazos habituales en estos barcos. Con un casco vanguardista y el uso de una tecnología innovadora de hidrodeslizamiento, el FOILER asegura el máximo confort para todos sus tripulantes, eliminando virtualmente el mareo mientras vuelan sobre aguas agitadas.

Prestaciones excelentes

El diseño también permite al FOILER incrementar sus prestaciones aun reduciendo el consumo, lo que le convierte en un prodigio de la ingeniería naval. Con él es posible deslizarse a través de olas de hasta dos metros con poca o ninguna interrupción, y dejando hasta tres veces menos estela que un barco convencional.





Para ello emplea un sistema de propulsión híbrido diesel-eléctrico que, además, reduce su impacto medioambiental y los costes de mantenimiento, mientras que se incrementa su alcance y autonomía en el mar. Permite alcanzar velocidades de hasta 40 nudos, con un vuelo de hidrodeslizamiento a partir de 18 nudos con 7 pasajeros y un patrón. La potencia la suministran dos motores BMW de 320 CV, dos generadores y dos pods eléctricos.

A una velocidad de crucero de 30 nudos, el FOILER tiene una autonomía de 130 millas náuticas, gracias a su depósito de combustible de 300 litros de capacidad. Y cuando se desplaza a través de puertos o áreas de navegación más concurridas, el sistema de propulsión híbrido posibilita navegar a 10 nudos durante 10 minutos, usando solo la energía eléctrica.

Para simplificar su mantenimiento, los hydrofoils retráctiles y las hélices se levantan y se colocan fuera del agua cuando no se utilizan, lo que también reduce su altura para la estiba en garajes de superyates.✻

Fotos: ©Guillaume Plisson



Ver vídeo

Datos técnicos del Enata Foiler

Eslora: *9,45 m*	**Tripulación:** *8 personas (1 tonelada)*
Manga: *3,3 m*	**Capacidad combustible:** *300 l*
Manga (foils desplegados): *7,2 m*	**Propulsión:** *2 motores diesel x 320 cv. 2 generadores eléctricos. 2 pods eléctricos*
Calado: *0,6 m*	**Constructor:** *Enata Marine (EAU)*
Altura para estiba: *2,3 m*	*enata.com - foiler.com*
Velocidad máxima: *40 nudos*	*Precio: 990.000 € más impuestos*
Velocidad crucero: *130 millas a 30 nudos*	


CHANGE YOUR PERSPECTIVE
Visítenos en el
salonnautico
INTERNACIONAL DE BARCELONA
PORT VELL
10-14 OCTUBRE 2018
SP 5379 D
sacs
Sector Aeroclub, 1
17487 Empuriabrava | Girona
Tel.: 972 451 211 | Fax: 972 452 103
www.sacs-spain.com | info@sacs-spain.com
STRIDER 15


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

Azimut Grande 25 Metri



Azimut Grande 25 Metri hará su debut mundial en el **Festival de Cannes**. El diseño interior de Achille Salvagni presenta una mezcla sin precedentes de lo elegante y lo casual, mientras que las elegantes líneas exteriores son de Stefano Righini.

A medio camino entre el encanto y la tecnología, el Grande 25 Metri tiene una superestructura de carbono Tech. Los grandes volúmenes de un importante yate, con un garaje para el tender y una zona para la tripulación totalmente separada para ofrecer al propietario la máxima privacidad, no afectan a los contornos del barco, que parecen ligeros y elegantes. Otro aspecto sorprendente es el diseño interior, que da un giro original a la sala de estar: la típica separación de sofá y comedor da paso a un gran ambiente refinado, decorado con mucho cuidado y personalidad.

Azimut Yachts se prepara para el S**alón Náutico de Cannes** con una flota de **18 yates**, incluyendo 3 nuevos modelos que harán su debut mundial en este importante evento: **Azimut S6**, **Azimut Grande 25 Metri** y **Azimut Grande 32 Metri**.

es.azimutyachts.com



Riviera Sports Motor Yacht

El constructor de yates a motor de lujo de Australia, Riviera, expondrá en Cannes una brillante muestra de su nueva gama de lujo Sports Motor Yacht. El magnífico 72 Sports Motor Yacht, que ofrece cuatro cabinas, incluyendo un camarote principal y tres baños, obtuvo un gran éxito durante su estreno mundial en mayo de 2018. También ofrece cabinas opcionales para la tripulación o cuarto de servicio justo delante de la enorme sala de máquinas. Con depósitos de combustible de 9.000 litros, 1.000 litros de agua y un desalinizador estándar, se trata de un yate de motor capaz de navegar a grandes distancias. Su hermano, el 68 Sports Motor Yacht, será la pieza central de la exhibición que también incluirá el sofisticado Riviera 5400 Sport Yacht.

http://riviera.com.au

Nuevas imágenes del F-Line 33

El astillero británico de barcos de lujo, Fairline Yachts, lanza nuevas imágenes de su nuevo crucero de 33 pies, el **F-Line 33**. Este barco tan esperado saldrá a la venta en la primavera de 2019, tras la presentación virtual de su botadura en el **Festival de Cannes**. Con un gran solárium de proa y una espaciosa zona de descanso en popa, la cubierta está pensada para el entretenimiento estival. Un innovador espejo de popa abatible amplía el espacio útil a bordo. El F-Line 33 está equipado con el nuevo sistema premium Apollo de Fusion Entertainment, el primer sistema de entretenimiento marino que cuenta con una pantalla táctil de cristal de una sola pieza y un sistema de streaming Wi-Fi integrado. El modelo básico tiene dos motores Volvo Penta V6-240 de gasolina, pero para un rendimiento aún mayor se ofrece la opción de dos Volvo V8-430 o dos Mercruiser 8,2 litros de gasolina V8. El barco ha sido concebido por el diseñador Alberto Mancini, ganador del premio World Yacht Trohies Yacht Designer of the Year.

Fairline Yachts también se prepara para el estreno mundial de la **Targa 43 OPEN** en el **Cannes Yachting Festival**.

www.fairline.com



Princess Yachts en Cannes



El **Salón de Cannes** de este año contará con los nuevos **R35**, **V60** y **Princess 70**, junto con la presencia de los **V50** y **S78**. Llama la atención especialmente el R35, ya que no se parece a nada que Princess haya lanzado antes. El astillero también continúa su regreso a la navegación a motor Clase V con el lanzamiento mundial del V60 y refuerza su gama de flybridge con el Princess 70. Los nuevos S78 y V50 que se lanzaron en Düsseldorf completarán la participación del astillero.

El R35 es el primer yate deportivo de la clase Princess R. Diseñado y construido a mano en Plymouth, Inglaterra, combina un gran rendimiento, diseño impresionante, calidad y tecnología de competición para ofrecer una experiencia única en el agua de hasta 50 nudos de velocidad. Diseñado en asociación con el mundialmente famoso Ben Ainslie Racing Technologies (BAR Technologies) y Pininfarina, el R35 es una ambiciosa propuesta de Princess Yachts. Se trata de su yate deportivo más avanzado tecnológicamente, gracias al rendimiento excepcional que ofrece el nuevo sistema Princess Active Foil System y al uso innovador del carbono.

es.princessyachts.com



Hanse 548

Inspirado en los cuatro elementos

Sobresalir entre los lujosos cruceros de altura no es una tarea fácil, pero Hanse Yachts ha sabido hacerlo otra vez con un nuevo Hanse 548 que muestra todo su potencial en sus equilibradas líneas y notable confort.





Conscientes de la necesidad de mantener su acostumbrado alto nivel, Hanse Yachts ha optado por unas líneas de casco muy estilizadas, con importante manga en su popa y una cubierta marcada por los grandes espacios despejados y la posibilidad de montar un techo practicable opcional cubriendo la bañera. Para ello, han vuelto a confiar en el prestigioso equipo de diseño formado por Judel/Vrolijk & Co, que no han escatimado trabajo para definir un nuevo abanderado de la marca.

A pesar de apostar por un diseño elegante y gran confort, el astillero no ha querido renunciar a unos buenos rendimientos, para lo que se decanta por una carena rápida y un plano vélico generoso, a la vez que muy manejable, que se puede dominar fácilmente con poca tripulación y ofrecer una buena aceleración incluso en régimen de brisas, a pesar de su tamaño y desplazamiento.

Aires de gran crucero

Con una eslora por encima de los 16 metros, este Hanse 548 es una propuesta del astillero como crucero de altura con el que afrontar largas travesías, para lo que ha solucionado cada espacio para ser lo más práctico y confortable posible.

La ancha popa acoge una plataforma de baño abatible que abre el acceso a un garaje de estiba para una embarcación auxiliar con la que desembarcar a tierra. Desde esta zona se











entra por un pasillo a la parte posterior de la bañera, ocupada por un largo asiento cubriendo toda la manga y dos ruedas de gobierno, que opcionalmente pueden incluir bitácoras de gran tamaño para la electrónica. Desde ahí, el propio patrón puede trabajar directamente sobre los winches eléctricos y toda la maniobra reenviada desde proa, para navegar sin ayuda.

Los dos asientos enfrentados con sus respectivas mesas abatibles, conforman un gran comedor exterior o permiten transformarlo todo en un doble y protegido solárium.

El resto de la cubierta destaca por sus líneas rectas y espacios despejados para tomar el sol, además de disponer en la proa un gran cofre para velas que puede convertirse en un camarote para el marinero.

Espacioso y acogedor

Bajo cubierta, la zona central mantiene inamovible su amplio volumen y luminosidad en un espacio que acoge una completa y envolvente cocina preparada para largas travesías y un gran salón con comedor dotado de amplia capacidad de asiento y un sofá





para acompañantes situado junto a la completa mesa de cartas. Marcada por la buena disposición de escotilla, incluido en el casco, el astillero ofrece en los interiores hasta cuatro opciones de distribución, con cuatro o cinco camarotes dobles y dos, tres o cuatro aseos de modo estándar, manteniendo siempre en popa dos cabinas de cama doble, amplias y luminosas que en algunos casos cuentan con aseo privado. Además, podemos elegir por montar en babor un camarote con dos literas y en proa uno o dos camarotes dobles, sin contar con el extra del marinero. En definitiva, podemos magnificar la exclusividad con menor capacidad de camas o ser prácticos para tripulación numerosa, manteniendo sin embargo en todos los casos, el equipamiento necesario para el máximo confort en la navegación de crucero de altura.❇ ***Rex***

Datos técnicos del Hanse 548

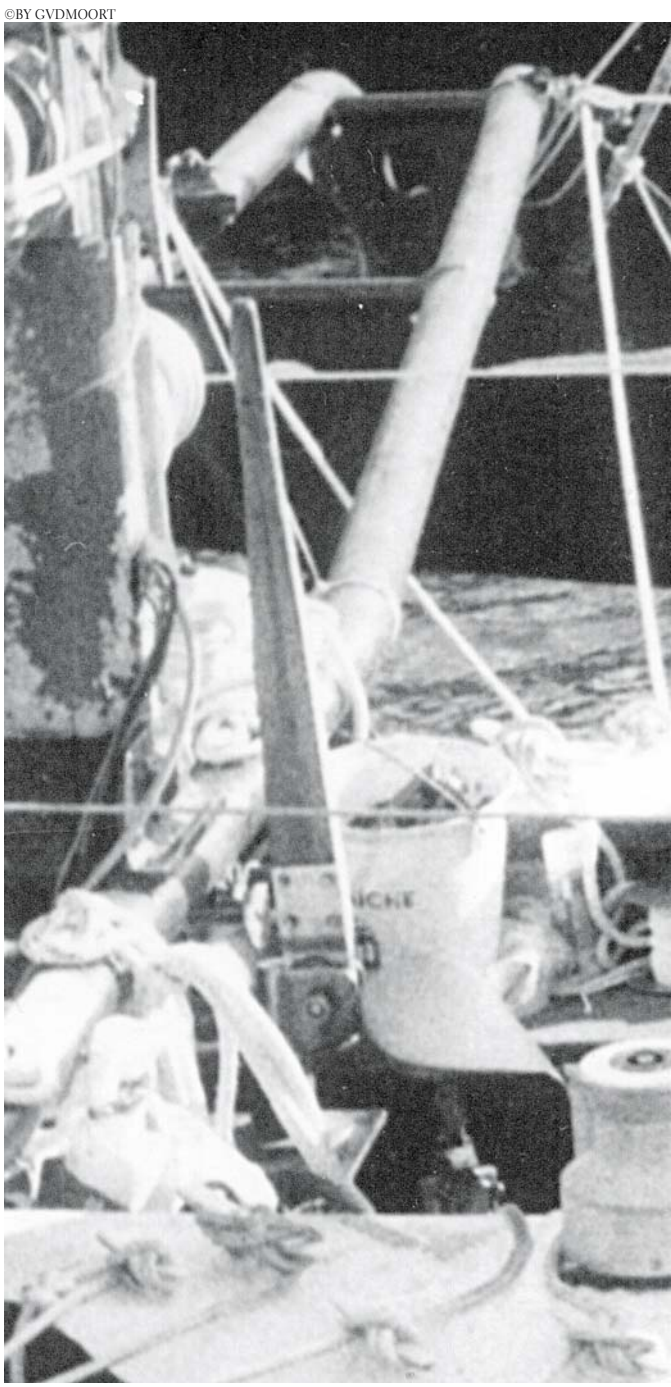
Arquitecto naval: *Judel/Vrolijk & Co*	**Material de construcción:** *PRV*
Diseño interior: *Hanse Yachts Design*	**Superficie vélica total:** *138 m²*
Eslora total: *16,22 m* ~ **Eslora casco:** *15,75 m*	**Superficie Mayor:** *80,5 m²*
Eslora flotación: *14,90 m*	**Superficie foque:** *57,5 m²*
Manga: *5,05 m* ~ **Calado:** *2,55/2,20/2,80 m*	**Superficie gennaker:** *210 m²*
Peso Lastre: *6.400 kg* ~ **Desplazamiento:** *19,6 T*	**Constructor:** *Hanse Yachts (Alemania)*
Capacidad de combustible: *520 l*	**Importador**: *Marina Estrella*
Capacidad de agua: *770 l* ~ **Tanque séptico:** *Si*	*www.marinaestrella.com* ~ *www.hanseyachts.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!

ALAIN COLAS

Enamorado del *Manureva*

Tres navegantes oceánicos han fijado la leyenda y la literatura náutica francesa. Por su obra escrita y su trágica muerte en el mar, uno de ellos es Alain Colas.


©BY GVDMOORT

La náutica francesa no sería la misma sin su proyección romántica y literaria que ha sabido forjar mitos y ha arrastrado a muchos a adentrarse en el mar. En la formación de estos mitos, ha jugado un papel importante el dramático destino de estos hombres, que encontraron en el mar la forma de proyectar su existencia con un triste final. El primero de esta triada legendaria fue **Alain Gerbault**, navegante que murió frente la isla de Timor, en 1941, en plena crisis de malaria a bordo de su *Firecrest*. El último fue **Eric Tabarly**, desaparecido en el mar en el año 1998 a bordo de su *Pen Duick*. Y entre ambos, otro mito indiscutible, **Alain Colas**, el provocador, desaparecido en plena regata, y de forma misteriosa, cuando participaba en la primera edición de la Route du Rhum en el año 1978 a bordo del *Manureva*
Nacido el 16 de septiembre de 1943 en Clamecy, en la Borgoña, Alain Colas era hijo de un prestigioso ceramista de la casa André Duquénelle. Ya de pequeño nunca quiso saber nada de filigranas alfareras y sí de otros mundos, exóticos y lejanos. Sin el permiso paterno se adentró desde muy joven en el mundo de la aventura y la literatura y se escapó, cuando pudo, más allá del horizonte. Dijo que poco tenía que ver con el mundo de su padre, un industrial de la loza, y sí mucho con su abuelo paterno, un gran viajero, entusiasta de los mundos desconocidos e inexplorados.
A bordo de un kayak, descubrió de adolescente los placeres de navegar por los canales y ríos de la Borgoña y a los 22 años decide huir a Sidney, a las antípodas, y desprenderse de su familia, 'encerrada en Clamecy'. Para ello solicitó un puesto de profesor en la Universidad de esta ciudad. En 1966 obtiene una plaza como colaborador lector en el St. John's College, donde enseña francés y literatura. Fue en esta ciudad australiana donde el joven Alain se apasiona por el mundo de las regatas y la navegación oceánica. Se enrola en la regata Sydney-Hobart a bordo de un velero neozelandés y descubre la navegación de altura.

Encuentro con Eric Tabarly

Precisamente en Hobart, en la edición de 1967, conoció a Eric Tabarly, que participó aquel año en la regata Sydney-Hobart, y le ofreció embarcarse a bordo del *Pen Duick III* y viajar rumbo a Nueva Caledonia. Se hacen amigos. Alain, siempre reconocerá que Eric fue su maestro, a pesar de que con el tiempo su relación se enturbió, por cuestiones de rivalidades de tipo personal y de cariz económico. Pero en aquel momento, poder ir a bordo con el ya entonces carismático Tabarly fue para él todo un privilegio.

En compañía también de Olivier de Kersauson, un fiel acólito de Eric, sufrieron juntos un duro percance. Cuando se dirigían a Nueva Caledonia a bordo del *Pen Duick III*, un ciclón tropical en plena travesía los llevó a embarrancar a un arrecife de coral. Y a pesar de que los tres salieron sanos y salvos, fue un primer aviso de mar, que marcaría la existencia futura de los tres navegantes.

Esta experiencia fortaleció más la pasión de Colas por el mar y las tormentas. Obsesionado en querer vivir de la navegación y convertirse en un profesional de la náutica, decide en 1968 unirse a Tabarly, asentándose en Lorient, base en la Bretaña de sus actividades. En poco tiempo Colas se convierte en el hombre de confianza y cuando el bretón se está preparando para su próxima travesía en solitario a bordo del trimarán, *Pen Duick IV*, Colas forma parte de su equipo y se enamora de este multicasco. De 1968 a 1969 participa activamen-



Trimarán *Pen Duick IV* de Enric Tabarly.

Alain Colas en St. Malo (1978) en la salida de la primera edición de la Route du Rhum.



***Gran Bateau Club Méditerranée* de 72 metros de eslora (1976).**

PALMARÉS

1969
1º TransPac (Los Angeles-Honolulu)
como tripulante con el *Pen Duick IV* (no reconocido por ser un multicasco)
1972
1º Transat en Solitario (Plymouth-Newport)
con el *Pen Duick IV*
1973
Récord vuelta al mundo en solitario con el *Manureva* (ex *Pen Duick IV*)
1975
5º Transat en Solitario (Plymouth-Newport),
con el *Club Mediterranée*

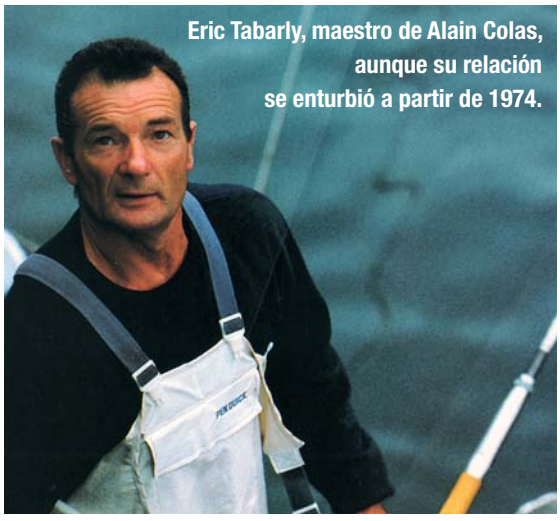
Un pionero de la comunicación náutica

Alain Colas destaca como un 'aventurero del siglo XX', pero a la vez era un emprendedor audaz –consiguió el apoyo de un lobby vacacional importantísimo en su época– y fue un pionero en la comunicación deportiva. Muchos testimonios que lo conocieron lo describen como un periodista que quiso vivir en primera persona su propia noticia.

te con Tabarly en su preparación, cosa que le familiarizó con la navegación a vela y trabajó como periodista náutico junto con Olivier de Kersauson, tomando las fotos y escribiendo artículos, mitificando la figura Tabarly en la sociedad francesa.

La compra del trimarán

En 1970, compra el *Pen Duick IV* de Tabarly y con 27 años decide ser el protagonista de sus actos y aventuras y comienza a definir su perfil como navegante de aventuras. Comenzó a escribir relatos de sus viajes, en principio para poder financiar la compra del trimarán, pero pronto ve el potencial que tiene toda esta literatura y decide convertirse en una 'leyenda de la náutica francesa' como lo fueron Gerbault, o el mismo Moitessier. Para ello se traslada de nuevo al Pacífico, participa de otra vez en la Sydney–Hobart, y posteriormente con su nueva nave, el trimarán que fue de Tabarly, se dirige a Tahití, donde monta su cuartel general. En pleno Pacífico conoce a su compañera Teura Krauze, una nativa polinesia con la que tuvo sus tres hijos y escribe infinidad de artículos sobre la Polinesia, el Pacífico y la navegación. En 1971 regresa de nuevo a Francia, con la intención de prepararse de cara a la cuarta Transat en solitario que salía el 17 de junio del 1972 desde Plymouth, en dirección a Newport. Lo hace a bordo del *Pen Duick IV*. Y para gran sorpresa de todos cubre la ruta en tan solo 20 días, 13 horas y 15 minutos, un nuevo récord (el anterior crono fue de 25 días, 20 horas, 33 minutos, realizado por Sir Thomas Lipton en 1968) que lo convierte en un héroe en Francia y en el mundo anglosajón.



Eric Tabarly, maestro de Alain Colas, aunque su relación se enturbió a partir de 1974.

Tras este reto busca un nuevo desafío que no será otro que realizar la primera vuelta al mundo en multicasco en solitario, también a bordo del *Pen Duick IV*, que rebautiza como *Manureva*, "*el pájaro del viaje*" en polinesio. Convenientemente adaptado para enfrentarse por los mares del hemisferio Sur, parte de Saint-Malo el 8 de septiembre de 1973. Siguiendo la ruta de Sir Francis Chichester, con escala incluida en Sidney y paso por Cabo de Hornos, llega de nuevo a Saint-Malo el 28 de marzo de 1974, rebajando en 32 días el registro realizado con un monocasco por Chichester.

La ruptura con Tabarly

Mientras Colas cubría su vuelta al mundo con multicasco y en solitario, por contra su 'maestro' Tabarly fracasaba en la primera vuelta al mundo con escalas, que se convocó con el patrocinio de la cerveza Whitbread. El mal resultado de Tabarly en aquella circunnavegación, tanto a nivel deportivo como mediático, fue achacada por los

Hábil buscador de patrocinio

Para la financiación del proyecto *Grand Bateau*, contó con la ayuda de Claude Collard, presidente del Comité Olímpico y del Deporte Nacional francés y de Gaston Defferre, otro entusiasta de los deportes acuáticos franceses que logró obtener inserciones publicitarias en la prensa regional a cambio del relatos y las crónicas de sus navegaciones. Gilbert Trigano, hombre fuerte del Club Méditerranée, adquirió todas las inserciones para que figurara el nombre del complejo vacacional y se convirtió en el patrocinador del proyecto de Alain Colas.



©BY GVDMOORT

***Manureva* (ex *Pen Duick IV*) en St. Malo (1978).**

Provocador y enamorado de los multicascos

Colas evolucionó el concepto que muchos tenían de la náutica oceánica. Fue un provocador en cambiar convencionalismos en la vela. Junto con Tabarly, defendió los multicascos en las regatas oceánicas, no sin ciertas reticencias por parte de los regatistas ingleses, americanos y australianos, que veían cómo los catamaranes rompían el equilibrio de sus regatas, que en principio estaban pensadas para monocascos. No gustó que un catamarán tomara ventaja en las TransAtlantic en solitario, y en una TrasPacific, la Transpacific Yacht Race, no se le reconoció ni la victoria, ni el récord obtenido, que hizo el famoso trimarán *Pen Duick IV*, donde iba Colas como tripulante. También introdujo el barco de gran eslora en una regata en solitario, con el *Club Méditerranée*, otra provocación que tampoco gustó a los organizadores de la Transat inglesa.

seguidores del viejo mito, a que Colas, con su vuelta en solitario, solapó el interés del público por el proyecto de Tabarly. Se dijo que Colas quiso –sin participar en aquella vuelta con tripulación– atraer para él la atención y la cobertura de la prensa, en principio volcada en la Whitbread, pero que, de rebote, Colas supo aprovechar aquel despliegue para que los medios centrarán más la atención en su desafío en solitario, en contra de lo que hacía Tabarly y su tripulación. Lo cierto es que tras aquella vuelta al mundo, la amistad entre ambos hombres quedó zanjada, mientras que Alain continuó disfrutando de los favores del público, Eric Tabarly, empezó una decadencia mediática que no superó hasta su propia muerte.

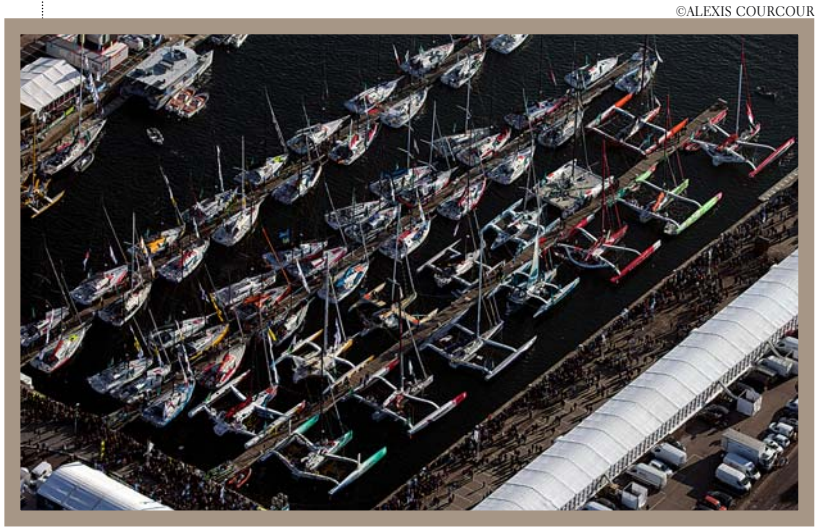
Alianza con Club Mediterranée

En 1975, Alain Colas se lanza en la construcción de un yate de vela de 72 metros de eslora y cuatro palos, auspiciado por el club de vacaciones Club Méditerranée. Fue conocido como el *'Grand Bateau'*, una enorme nave, con cuatro mástiles, embarcación de la que se dijo estaba en la vanguardia de la tecnología punta de la época. Utilizaba energía eólica, hidráulica y solar y tenía un sistema de posicionamiento satelital, una computadora y una máquina de fax. El nuevo reto era cubrir de nuevo la Transat en solitario de 1976, a bordo de este descomunal velero. Pero en mayo de 1975, un año antes de la salida de la Transat, el navegante sufrió un serio accidente en el tobillo derecho, a causa de la enganchada de la cadena del ancla del *Manureva*, que le obligó a someterse a una serie de largas operaciones para poder salvar su pierna. A pesar de la convalecencia, Colas supervisó la construcción de este nuevo velero de cuatro palos y el 15 de febrero de 1976, se bota el barco en el arsenal de Mourillon en Toulon, realizando su primer viaje por mar el 21 de marzo de 1976.

Con el tiempo justo puede participar en la Transat, el 5 de junio de 1976 Alain Colas inicia esta regata con el macro velero, con salida de Plymouth. Esta edición de la Transat se caracterizó por las fuertes tormentas que provocaron el hundimiento de cinco barcos. *Club Méditerranée* fue también duramente golpeado en esta regata. Se le rompieron las drizas y tuvo que realizar una parada técnica en Terra Nova, ya cruzado el océano, siendo penalizado al ser ayudado, según el Comité de Regata, por terceros en izar las velas durante su escala, antes de alcanzar Newport.

Flota de la 10ª Route du Rhum 2014.

©ALEXIS COURCOUR



Una desaparición legendaria

Tres años después, en 1978, Alain Colas participa en su última regata a bordo del *Manureva*. Salió de Saint-Malo el 5 de noviembre en la primera edición de la Route du Rhum. Superando las Azores, frente a Portugal, envía su último mensaje de radio. Fue el 16 de noviembre de 1978. Y dijo: *'Estoy en el ojo de una borrasca. No hay más que cielo, todo está mezclado. Solo hay montañas de agua a mi alrededor'*.

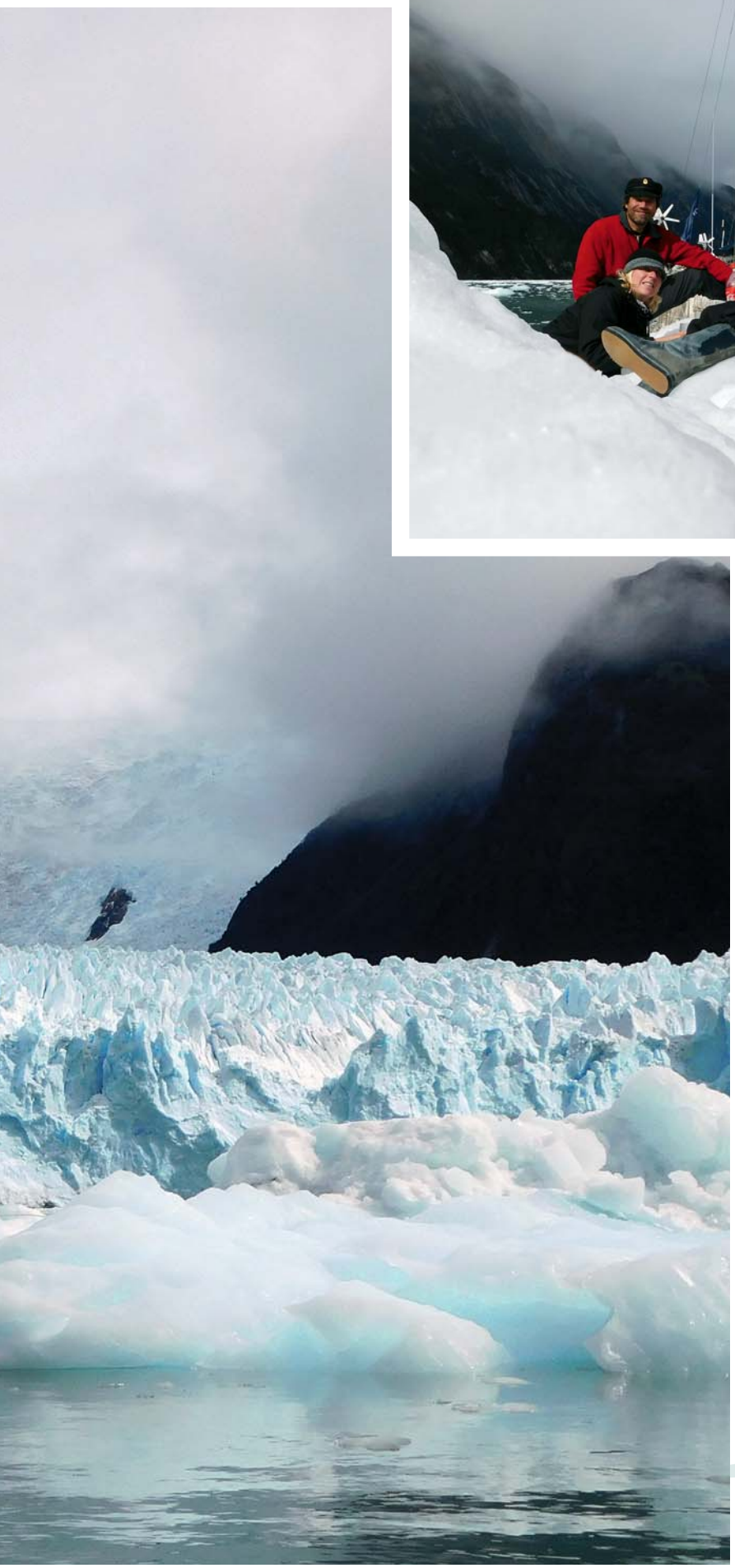
Así desaparecía Alain Colas ese día, tras una lacónica comunicación por radio. Tenía 35 años. Después de ser buscado intensamente por la zona, no se encontró rastro de él ni de la embarcación. Esa trágica fecha quedó fijada en la leyenda náutica francesa.❉ ***Angel Joaniquet***

ANTÁRTIDA, el continente helado

Navegando hasta el fin del mundo







A **todos** nos gusta **navegar** y **disfrutar** de un precioso día soleado de **verano**. Ya son **menos** los que **disfrutan** navegando en un día de **invierno**... Pero como dice el dicho: ***"el mar calmo no hace buenos marineros"***. Ésta es la **aventura** que realizó **Teclo González** con su velero "***Geluk***" navegando por la **Antártida**. La aventura sigue así...

A primeros de octubre de 2016 recibía un email de una ONG para ofrecerme llevar una expedición de científicos, auspiciados por EE.UU, desde Ushuaia (Argentina) hasta la Antártida. Tras unos minutos de sopesarlo profundamente, aceptaba la propuesta y al día siguiente el barco salía al varadero de mi puerto favorito, Port Ginesta-Castelldefels, en Barcelona. Tras 15 días en seco volvía al agua, un día más para abastecimiento y salida el 18 de octubre. En ese mismo tiempo mi compañera Andreza, que vivía en Brasil y con un buen trabajo de auditora, daba por concluida su carrera y cogía un avión con destino Barcelona. Un día después de su



llegada, soltamos amarras. Por delante 8.000 millas hasta Ushuaia. Teníamos que llegar allí a primeros de enero de 2017 en la temporada de verano, es decir, en unos 75 días... ¡Un tanto prematuro!

Parada en Cabo Verde

Pasamos el Estrecho sin muchas complicaciones después de repostar en Gibraltar. En Las Palmas realizamos una primera y corta parada para hacer documentación de salida del barco y de mi compañera, con pasaporte brasileño.

En Cabo Verde repostamos gasoil y, como era tarde, decidimos dormir fondeados, aunque no habíamos realizado la entrada en el país. Había bastantes barcos a causa de las próximas regatas de cruce del Atlántico, por lo que tuvimos que fondear un poco alejados, en el inicio de un canal de entrada de buques de carga, sin mucha confianza. Al llegar la mañana nos despertó una lancha de militares pidiéndonos que nos moviésemos para permitir la entrada y salida de buques. Los caboverdianos son gente muy amable con lo cual no tuvimos grandes problemas. Pero cuál fue mi sorpresa cuando, al recoger el ancla, mi querido y potente molinete dice que "hasta aquí hemos llegado". No me quedó otra que pedir ayuda a los militares. En pocos minutos su barco se abarloaba, tiraba del mío y recogíamos el ancla, tras lo cual partimos rápidamente antes de que reaccionasen y nos pidiesen una documentación de entrada que no teníamos y que, aunque no habíamos bajado a tierra, era necesario haber realizado.

Que se hubiese estropeado en ese momento el molinete, fue de agradecer, pues con unas llamadas pude comprar uno y hacer que me lo enviasen a un puerto en Brasil.

Llegada a Brasil

Tras cruzar el Atlántico con vientos portantes y pasar la zona de interconvergencia tropical con vientos suaves, que nos permitieron seguir navegando bastante a vela y otras veces a motor, llegamos al noreste de Brasil. Yo conocía el puerto de Recife, al cual entrando por un río puedes llegar a un puerto donde abastecer, pero hay que esperar la marea alta para poder navegar el último tramo y se pierde bastante tiempo. Ir hacia otro puerto más al sur nos reducía la distancia algunas millas, así que decidí arriesgar y fondeamos en la bahía al anochecer. Al día siguiente vamos a cargar gasoil para, raudos, continuar el viaje y… ¡Sorpresa! No hay marina y no hay gasoil… Bueno todo se soluciona: bidones al *dinghy* y a la playa, donde unos nativos, por una mó-



dica cantidad, nos ayudan con un carrito hasta que llegamos a una gasolinera y vuelta al barco.
Navegamos hasta casi el sur de Brasil en unos 10 días con la ayuda de un magnífico viento que en ningún momento escaseo, como tampoco eran escasas las redes y palangres que nos íbamos encontrando.
En Uruguay, hicimos una rápida parada para recoger a un amigo que nos acompañaría hasta Ushuaia y acabar de instalar el molinete.

Geluk ("felicidad" en holandés) es un magnífico **velero** de **15** metros de eslora construido en **aluminio**, aparejado en **cutter** con toda su **jarcia** muy **reforzada**. Equipa un magnífico y confiable **motor Solé Diésel mini-62**, **velas** fabricadas por el velero **Jaime Plana** en **Dacron Dimension Polyan**, y equipado **electrónicamente** para realizar navegaciones **oceánicas**.

Navegar por la costa argentina

A lo largo de la costa argentina hicimos tres breves paradas donde siempre fuimos recibidos excelentemente por sus gentes. Siempre de manera totalmente espontánea y generosa. Aunque entrar y fondear en estas rías no era tarea fácil. Al entrar tienes que hacerlo con la estoa de marea porque las corrientes en las entradas de estas bahías, o rías, alcanzan los 8 nudos; una vez has entrado la navegación es muy técnica, salvando muchos escollos hasta alcanzar el pueblo a unas 10-15 millas más adentro, y hay que fondear teniendo muy en cuenta la amplitud de marea que es en torno a los 11 metros de altura. Durante la marea baja tenemos 2-3 metros de agua bajo la quilla y en marea alta 13-14 metros y bajando o subiendo la corriente alcanza los 6-7 nudos.

Fin de año con asado argentino

Llegamos al Estrecho de Magallanes, canal natural que de Este a Oeste une el Atlántico con el Pacífico, o viceversa. Más tarde nos adentraríamos en él, ahora no teníamos tiempo, había que continuar hacia el Sur, doblar el cabo y adentrarnos en el canal Beagle para llegar a Ushuaia. Pero tuvimos que refugiarnos de otro temporal, entrando un poco en el Estrecho de Magallanes, ya en aguas de Chile, donde pedimos permiso para fondear cerca de un remolcador argentino que también estaba fondeado. Era ya 31 de diciembre. Estábamos navegando para el lado sur del canal, donde estaríamos a sotavento de tierra, cuando los del remolcador argentino nos invitan a disfrutar de un asado y pasar el Fin de Año con ellos. ¿Pero no voy a dejar el *Geluk* solo, con vientos de 35-40 nudos? Así que lo amarro con dos gruesas estachas a la popa del remolcador, a unos 30 metros de distancia. Las 13 personas de la dotación del remolcador nos recibieron excelentemente. Increíble fiesta de final de año, sobre todo para Andreza a quien no le falto atención por parte de todos los hombres.

Llegada a Ushuaia

Doblamos el cabo de la punta sur de Tierra de Fuego, llamada así por sus volcanes, y separada del continente por el estrecho de Magallanes. Nos disponíamos a doblar el mítico Cabo de Hornos, pero entramos en el canal Beagle, así que en esta ocasión lo pasamos por dentro.











El canal Beagle es exuberante por su belleza. Además, hacía muy poco que habíamos pasado el solsticio de verano, con lo cual no había noches, sino una tenue puesta de sol entre la 1 h y las 4 h de la madrugada. La tranquilidad de las aguas en las que puedes ver el reflejo de los colores de los bosques y las montañas nevadas hace que sientas que estás en lugar realmente muy especial. En el margen de babor, la isla Navarino, Chile; en el margen de estribor, Tierra de Fuego, Argentina; en frente, una corriente brutal que nos obligó a pararnos en una bahía por algunas horas.

El 3 de enero, después de 2 meses y medio de navegación, con muy pocas paradas, llegamos a Ushuaia.

Nos recibe con una nevada, para que nos vayamos acostumbrando al fresquito. Realizamos una serie de trabajos y mantenimientos, antes de que lleguen nuestros pasajeros en un par de días.

Rumbo al continente antártico

Recibimos a nuestros 6 pasajeros. Papeleos, permisos, burocracia, y partimos hacia Puerto Williams, un precioso enclave en la isla Navarino, rodeado de grandes y afiladas montañas. Desde allí a Puerto Toro, un pequeño pueblo de unos 30 habitantes, solo comunicado por mar, que goza de ser el pueblo situado más al sur de la tierra, precioso y espectacular. Allí esperamos algunas horas a pasar la borrasca y salir para cruzar el Estrecho de Drake, el peor mar de la tierra. Los temporales son semanales, pudiendo llegar del Este o del Oeste; los vientos fácilmente sobrepasan los 60-80 nudos. Son 600 millas hasta la península Antártida y conviene hacerlo lo más rápido posible.

Tras 4 días y medio avistamos las islas del continente Antártico. Navegué bastante más hacia el Este porque en el parte meteorológico ya se avecinaba una baja presión que llegaría desde el Este, con lo cual si ganaba barlovento después podría virar el barco y darle más la aleta. Así fue, y durante el último día navegamos con el temporal, solo que éste llegó mucho más fuerte de lo previsto y cuando llegué a un *waypoint* que me había marcado como "no retorno", a 6 millas de un canal de entrada entre dos islas, decidí que era muy arriesgado entrar con vientos superiores a 60 nudos con lo cual coloqué el barco al pairo para permanecer lejos de tierra hasta que amainase. Lo hizo 35 horas después. Durante el tiempo que permanecimos derivando, permanecimos alertas al radar para observar los iceberg, sobre todo uno de gran tamaño que derivaba paralelamente a nosotros.

Trabajos científicos

La isla Decepción es uno de los tres volcanes de la Antártida y podemos acceder a su cráter, porque la isla hace forma de herradura y nos permite entrar por su parte abier-





ta. Una vez dentro se puede fondear en algunos lugares, debiendo siempre colocar cabos a tierra por las amuras y aletas del barco, pues cuando llega un temporal el ancla no aguanta. Esta isla está relativamente caliente y después de algunos días de no haber nevado, la nieve se funde en las bases de las montañas con lo cual es posible caminar y visitar preciosos parajes. Con la marea baja hay algunas chimeneas del volcán que calientan el agua del mar a unos 30 grados, con lo que la playa se convierte en un gran jacuzzi donde tomar un relajante baño. En la isla también están las ruinas de una antigua base ballenera del siglo XVIII, que bien merecen una visita.





Una vez transcurridos unos días fuimos a visitar otros lugares, y los días fueron pasando entre la observación de animales –ballenas, orcas, pingüinos, lobos marinos, focas, aves– y los escenarios que nos deparaba ese bello continente. Hicimos miles de fotos, se analizó plancton, que recogíamos por la popa con una diminuta red, y sobre todo se recargaron muchas baterías de los innumerables aparatos electrónicos que utilizaban nuestros científicos, que hacía que la mesa de cartas siempre estuviese llena de cables.

Segunda expedición a la Antártida

Días antes, la ONG que organizó la expedición, nos propuso hacer otro viaje, con lo cual tras un par de días para reabastecer y revisar el barco volvimos a partir rumbo a la Antártida.

La segunda expedición, en febrero, fue una maravilla. No cogimos temporales, el tiempo fue suave, cayendo la temperatura por la noche a tan solo 5 grados bajo cero, la gente maravillosa y, al igual que en el mes anterior, visitamos lugares espectaculares, con mucha observación de la fauna quedando impresionados de nuevo por este singular continente.

Volvimos, después de unas tres semanas, a atravesar Drake sin ningún problema, y llegamos a Ushuaia donde celebramos nuestra convivencia y nuestras aventuras.

REGRESO A USHUAIA

Acabándose los días de estancia en el continente helado, y a la espera de un buen parte meteorológico para volver a cruzar el Estrecho de Drake, esta vez hacia el norte, nos llegó otro temporal. Este nos pilló en un fondeo que no era muy bueno y después de luchar para amarrar mejor el barco, decidí levantar ancla y salir al mar, pues no estaba contento dentro de la bahía. Estábamos saliendo del fondeo cuando en la bahía siguiente llegó un barco oceanográfico español, pues hay una base próxima a donde estábamos. Me puse en contacto con el capitán para ver si podíamos amarrarnos por su popa y aguantar allí el temporal. Fueron muy corteses y solidarios, pero poco duró la tranquilidad, pues el ancla del buque tampoco aguantó, con lo que tuvo que levar anclas y permanecimos toda la noche navegando bahía arriba, bahía abajo. Amaneció y llegó la calma. El parte meteorológico anunciaba una tregua para cruzar el Estrecho de Drake y para allí que partimos.

Llegamos a Ushuaia después de pasar otro temporal en las inmediaciones del Cabo de Hornos. Despedimos a las personas con las que habíamos compartido cerca de un mes de convivencia y que se comportaron como buenos marinos cuando las cosas fueron delicadas.



Teclo González lleva 13 años navegando con el Geluk, ocho de los cuales navegó con esposa 3 hijos. Desde hace 5 años navega en solitario o acompañado de Andreza, su compañera.

El Estrecho de Magallanes

Unos días después con algunos de los tripulantes partimos hacia el Pacífico por los fiordos chilenos donde alcanzaríamos el lado oeste del Estrecho de Magallanes por el que navegaríamos hacia el Este para salir al Atlántico. Las próximas tres semanas transcurrieron entre canales, con preciosas montañas, bosques por los que hacer excursiones caminando bajo glaciares, navegando por canales casi congelados donde la navegación era muy lenta para proteger el barco de los impactos con los hielos, y siempre fondeando al anochecer en remotos lugares rodeados de la más grandiosa naturaleza. Tuvimos que refugiarnos por algunos días en alguna pequeña bahía abrigada para aguantar el paso de alguna baja y fuertes vientos. La fauna de grandes ballenas, orcas, pingüinos y lobos marinos era constante alrededor del barco y a escasos metros, lo que nos permitía apreciar perfectamente estos animales.

Arribamos a Punta Arenas, una espléndida ciudad en la mitad del Estrecho de Magallanes. Es una ciudad con relevante arquitectura, hasta hoy perfectamente conservada. Esta ciudad adquirió su máximo esplendor a inicios del siglo XX por su situación estratégica en el centro del Canal y el intenso tráfico de barcos que evitaban el cruce del Cabo de Hornos. Pero en la mitad del siglo XX, cuando se abrió el canal de Panamá, su esplendor económico cayo empicado. Desde allí nos dirigimos al Atlántico pasando por los "estrechamientos" del Estrecho de Magallanes, aquí llamados "angosturas".



Al buen tiempo, buena cara

Tras una subida por Argentina en la que tuvimos temporales, llegamos a Brasil y al buen tiempo. Así que nos regalamos 10 días de merecido descanso, sol playa y cerveza, todo ello fondeados próximos del Pão de Açucar en Rio de Janeiro con un escenario magnífico de la ciudad. Desde allí hasta Recife.

El regreso

Y aquí empieza el regreso, la parte más bonita de la travesía. Estamos en el mes de mayo. Época de huracanes en la ruta del Caribe, la vía habitual para cruzar el Atlántico (Bermudas, Azores, Portugal). Así que decido cruzar el Atlántico hacia la costa africana (vía Cabo verde, Canarias, Madeira) y llegar al Estrecho. Solo pasaremos por un área de formación de huracanes, que aun no son peligrosos. Eso sí, esta navegación significa unas 5.000 millas de ceñida con vientos medios y olas de contra.

Tras un mes y medio aproximadamente, pero que pareció un año, llegamos al estrecho de Gibraltar donde nos esperaban unos vientos del Oeste, que nos parecieron una delicia.

Al llegar a Port Ginesta faltaba una semana para completar los 9 meses. Habíamos navegado 24.000 millas. Como se iniciaba el verano, tras una parada de 4-5 días, partimos hacia Italia y volvimos a Port Ginesta a mediados de octubre, completando así un año desde nuestra salida y 26.000 millas más para añadir a nuestra cuenta particular: más de 100.000 millas a bordo del Geluk en los últimos 12 años. Ahora vamos a estar navegando en tierras más cálidas durante un tiempo, pero ya haciendo planes para la siguiente gran singladura. Muchos son los lugares que quiero visitar, pero sin duda la Antártida es un lugar al que volveré.✻



Teclo González
teclo@sailingemotions.com
www.sailingemotions.com





COMPRA UN CATAMARÁN O MONOCASCO CON UN 45% DESCUENTO*!

Ventajas de ser propietario con los programas de Dream Yacht Charter

- Hasta 12 semanas de uso del propietario cada año
- Acceso a embarcaciones similares en todo el mundo
- Elija entre más de 40 lugares para navegar
- Elija entre 8 de las marcas de embarcaciones más populares del mundo*
- Incluye seguro, atraque y mantenimiento

DREAM YACHT CHARTER

1° EN ALQUILER MUNDIAL

DreamYachtCharter.com

| +34 932 20 66 87 | ventadebarcos@DreamYachtCharter.com |

*Nuestros programas te permiten elegir entre los mejores astilleros del mundo, incluyendo Bali, Beneteau, Dufour, Fountain-Pajot, Jeanneau, Lagoon, Neel and Nautitech.

Prototipo Open60AAL de Norbert Sedlacek
DESAFÍO ECOLÓGICO

Después de más de dos años de construcción, el 60 pies del astillero franco-austriaco Innovation Yachts tocaba las aguas de Les Sables d'Olonne el pasado 16 de mayo. El prototipo Open60AAL de Norbert Sedlacek se enorgullece de ser el primer velero de regata construido a base de fibras de rocas volcánicas 100% reciclables. Con él el skipper austríaco pretende realizar una circunnavegación en solitario, sin escalas y sin asistencia, a través de todos los océanos del globo, una proeza náutica que inició el pasado 29 de julio.



34.000 millas con salida en Les Sables d'Olonne (la misma que la del Vendée Globe), rumbo al Ártico, seguido por el pasaje del Nord-Oeste y luego una vez la bajada del Pacifico realizada, saludar el Cabo de Hornos por primera vez. Seguirá bordeando la Antártida en los mares del Sur hasta volver a pasar el Hornos por segunda vez. Este segundo paso por la mítica punta austral de Chile marcará el inicio de la vuelta a Francia por el Atlántico. Para hacernos una idea de lo que este recorrido representa en el globo terrestre, recordemos que la circunferencia de la tierra es de 21.638 millas, o unos 40.000 kilómetros. Una previsión de 200 días de navegación enfrentándose a las condiciones marítimas más extremas.



Los peligros son reales. Desde los famosos growlers –pequeños bloques de hielo solitarios indetectables por el radar en el Sur–, las rutas comerciales marítimas excesivamente transitadas con su lote de posibles colisiones, las zonas alejadas de cualquier asistencia posible tanto por aire como por mar, el frío, los vientos demenciales, los tristemente famosos oleajes de las altas latitudes, hasta los OFNI (objetos flotantes no identificados), etc. Antes de volver a puerto, Norbert Sedlacek se enfrentará a situaciones difícilmente concebibles para la mayoría de los navegantes. Pero el objetivo no es lograr un récord o ser el primero, sino acabar. Acabar lo que nunca nadie ha logrado.

Para eso el patrón austríaco se apoya en una sólida experiencia en los desafíos extremos: vuelta al mundo en 1998, circunnavegación de la Antártida en 2000 y dos participaciones en la Vendée Globe (2008 y 2009). Hay que mencionar la primera tentativa de récord a bordo de Fipifox, pequeña embarcación de 4,8 metros que utilizaba ya la fibra volcánica y a bordo de la cual Norbert intentó cruzar el Atlántico. Intento fallido pero conseguido posteriormente por su hijo.

SKP: ¿Cómo surgió esta nueva aventura después de dos Vendée Globe?

N.S.: *Uno de nuestros patrocinadores empezó con el desarrollo de una nueva fibra y me preguntó si este material, la fibra volcánica, podría ser utilizada en la industria náutica. A partir de allí realizamos las primeras pruebas. Fueron bastante exitosas, por lo tanto seguimos con varios pruebas más en laboratorios y finalmente empezamos con el primer proyecto de construcción de este barco.*

El patrón **austríaco** se apoya en una **sólida experiencia** en los **desafíos** extremos: **vuelta al mundo** en 1998, **circunnavegación** de la **Antártida** en 2000 y **dos** participaciones en la **Vendée Globe** (2008 y 2009).



¿Un barco de fibra volcánica?

Unos años después la fibra volcánica vuelve a coger protagonismo esta vez equipando el Open 60. Innovation Yachts ha diseñado este prototipo especialmente para este epopeya. Un barco transoceánico realizado al 100% con materiales reciclables y duraderos. Esta elección de materiales como la fibra de roca volcánica, la estructura de balsa y la resina epoxi bio compatible, marca el rumbo a una nueva generación de barcos ecológicos y de calidad. La resistencia de la fibra volcánica, aunque no prevista para grandes choques frontales como lo haría un rompehielos, tendrá que aguantar los encuentros más inesperados para marcar el nuevo rumbo de la astilleros navales.



SKP: ¿Cómo reaccionaron sus patrocinadores al anuncio de este proyecto?
N.S.: *En general, muy positivamente, pero como se puede imaginar no todo el mundo tenía la misma perspectiva, por lo tanto continuamos con los que tenían un gran interés en el desarrollo o en la inversión. Por eso fundamos Innovation Yachts.*

SKP: ¿Balsa y materiales volcánicos: innovación o vuelta al pasado en término de materiales de construcción?
N.S.: *Innovación, porque cuando se descubrió el basalto, las posibilidades técnicas para tener materiales de alta calidad no estaban reunidas. La novedad reside en el hecho de que la fibra volcánica trabaja a un nivel de tecnología totalmente diferente. Por ello el material tiene sus propias especificaciones y se puede utilizar en condiciones mucho más elevadas.*

SKP: ¿De dónde provienen estos materiales?
N.S.: *Es una mezcla de materiales básicos que provienen de unos 50 lugares distintos situados en varios países. Isomatex, nuestro proveedor, tiene su base en Bélgica (www.isomatex.com).*

SKP: Hablemos de peso, ¿cuál será el sobrepeso global comparativamente a una construcción clásica?
N.S.: *Si lo comparamos con la fibra, la construcción es un 30% más ligera. Tenemos que tener en cuenta que el compuesto está hecho de unos 70% a 80% de fibra, y el resto de material y epoxi tiene siempre el mismo peso.*

SKP: ¿Cuáles han sido las mayores dificultades del astillero?
N.S.: *Las mayores dificultades han sido el desarrollo de los tejidos y telas conjuntamente con la fibra volcánica y encontrar una solución válida para construir nuestro concepto de fibra volcánica, el núcleo de balsa y epoxi no tóxico hechos por bto-epoxy (www.bto-epoxy.com) en Austria. El núcleo de balsa viene de 3A Composite (www.airexbalteknva.com). Se cultiva en Ecuador y es FSC certificado.*

SKP: ¿Cuántos prototipos se han construido antes de la versión definitiva?
N.S.: *Este es el primero. Construimos un Open 16 en 2013, el Fipofix, con el cual mi hijo consiguió tres récords cruzando el Atlántico sin paradas.*

SKP: Afrontará de cerca o de lejos icebergs, ¿cuál es la resistencia teórica de la materia volcánica?
N.S.: *El material está diseñado para absorber impactos de choques y de vibraciones; y tiene una superficie muy dura.*

SKP: ¿Cuáles son sus objetivos respeto a rendimiento y comunicación medio ambiental?
N.S.: *Voy intentar demostrar que nuevos materiales y conceptos de construcción pueden tener la máxima calidad y rendimiento y aguantar largos periodos en perfectas condiciones. Que sea respetuoso con el medio ambiente no quiere decir que sea extremadamente caro o de baja o poca calidad. Última tecnología también significa para mí respeto a los cambios y situaciones. Así pues tenemos que ver la realidad e intentar cuidar cada vez más nuestra naturaleza y nuestro planeta tierra. Pero eso no quiere decir que no podamos ir hacía adelante y desarrollar nuestro futuro tecnológico. Pero este futuro debería ser más limpio, más seguro y más inteligente. Si soy capaz de comunicar estos temas durante mi recorrido estaré muy feliz.*❉

www.ant-arctic-lab.com
www.innovation-yachts.com

"Nuestro destino nunca es un lugar, sino una nueva forma de ver las cosas".
Henry Miller



"Tenemos que cuidar nuestra naturaleza y nuestro planeta tierra. Pero eso no quiere decir que no podamos ir hacía adelante y desarrollar nuestro futuro tecnológico. Pero este futuro debería ser más limpio, más seguro y más inteligente."





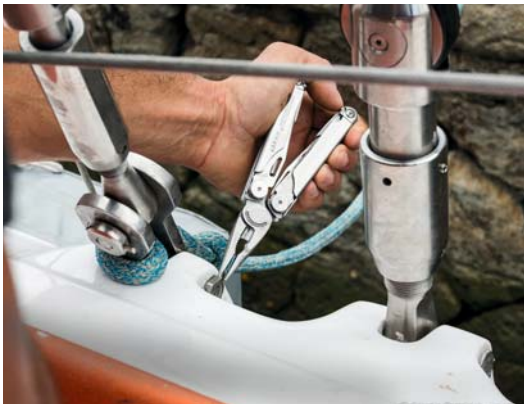


LEATHERMAN®

TODO LO QUE NECESITAS A BORDO









www.leatherman.es | www.historiasleatherman.com

Esteller

Distribuidor exclusivo en España y Portugal

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

GOLDEN GLOBE RACE 2018



©TIM BISHOP

El pasado 1 de julio, en Les Sables d'Olonne (Francia), se vivió una intensa jornada de competición náutica, ante la salida de la Golden Globe Race 2018, la vuelta al mundo en solitario sin escalas ni asistencia, que conmemora el 50 aniversario de la primera circunnavegación del globo, la *Sunday Times* Golden Globe Race 1968-69. Nuestra corresponsal en Francia, Gloria Rahola, compartió con organizadores y los 17 patrones los momentos previos a la salida.

Son las ocho de la mañana del 1 de julio en el paseo que bordea el canal del puerto de Les Sables d'Olonne donde están amarrados los veleros que participarán en la Golden Globe Race. Por él pasará la comitiva que dará la salida. Una densa cadena de espectadores ya se ha formado.

Tras una corta espera y a la hora fijada, llega la guardia de honor capitaneada por "La Belle Poule." La siguen varios clásicos y otros grandes veleros. De pronto, mil aplausos rompen el silencio. Con las velas desplegadas, los veleros *Gypsy Moth*, *Joshua* y *Suhaili*, arropados por un leve brisa, avanzan lentamente.



Gloria Rahola

Organización emotiva

Seguidamente llegan 17 veleros. Sus patrones de pie, sonrientes y pensativos, empuñan firmemente la barra franca. El único participante mediterráneo, el italiano Fancesco Cappelletti no está a punto para tomar la salida. La emoción es grande: besos y saludos se cruzan en el aire. Así comienza la dura y peligrosa aventura que libremente han escogido 17 navegantes procedentes de 13 países, cuya participación se ha realizado por exclusiva invitación. Al mediodía cruzarán la línea y pondrán ruta hacia los míticos tres cabos: el de Buena Esperanza, en África; el de Leeuwin, en Australia; y el temible cabo de Hornos, en América del Sur.

Antecedentes

En 1968, el tabloide inglés *SundayTimes* lanza la Golden Globe Race por iniciativa de Sir Francis Chichester con salida desde Inglaterra. Es la primera vuelta al mundo en solitario y sin escala. Nueve patrones tomaron parte en la salida desde Falmouth, al sur de Inglaterra, pero solo uno de ellos, Robin Knox Johnston, a bordo del *Suhaili*, logró cruzar la línea de meta después de 312 días. La *Sunday Times* Golden Globe rápidamente se convirtió en leyenda, con sus triunfos y sus tragedias y el épico esfuerzo de los participantes de hacer frente a lo desconocido.

Más tarde, la regata sería la inspiradora de otras pruebas como la BOC Challenge (1982), organizada por el propio Sir Robin Knox-Johnston, y en 1989 Philippe Jeantot crea la Vendée Globe.

Después de más de tres años de preparación, ha llegado el día en el que desde un puerto francés partirá la segunda edición de la GGR.✻

https://goldengloberace.com/

Al habla con los impulsores

Sir Robin Knox-Johnston, ganador de la GGR 1968: *Pienso que la GGR 2018 es un "challenge" creado para cumplir un sueño… Sin reproche alguno, considero que las competiciones actuales quitan emoción a la competición náutica. ¿Por qué no añadirle de nuevo? A la pregunta qué diría a los marinos que proyectan dar la vuelta al mundo, les contesto 'no dejéis que NADA ni NADIE os lo impida'. Sin embargo, son numerosos los que en los clubs hablan de su intención de emprender tal aventura, pero nunca largan amarras.* ***Mi consejo es sencillo: largadlas y no os arrepentiréis.***

Don McIntyre, fundador y director de la GGR 2018: *De acuerdo con mi ídolo, Sir Robin Knox-Johnston, al que conocí en Sidney durante la escala de la BOC Challenge de 1982, deseo poner emoción de nuevo a la competición náutica a nivel mundial, ofreciendo a los verdaderos navegantes, sin excepción alguna, un desafío único, exigente y de un coste limitado.*

- **18 navegantes solitarios de 13 nacionalidades**
- **30.000 millas sin escala ni asistencia**
- **3 cabos: Buena Esperanza, Leeuwin y Hornos**
- **Veleros de 32 a 36 pies de eslora**

Clasificación (23 de agosto, 55 días)

1º Matmut de Jean-Luc VDH (FRA) Rustler 36 (a 18.772 millas de la llegada); **2º** Ohpen Maverick de Mark Slats (NED) Rustler 36 (a 510 mn del líder); **3º** Olleanna de Are Wiig (NOR) OE 32; **4º** Hanley Energy Endurance de Gregor McGuckin (IRE) Biscay 36; **5º** One and All de Uku Randmaa (EST) Rustler 36; **6º** DHL Starlight de Susie Goodall (GBR) Rustler 36; **7º** Asteria de Tapio Lehtinen (FIN) Gaia 36*; **8º** Suhaili réplica Thuriya de Abhilash Tomy (IND); **9º** Laaland de Loïc Lepage (FRA) Nicholson 32; **10º** Esmeralda de Igor Zaretskiy (RUS) Endurance 35; **11º** Puffin de Istvan Kopar (USA) Tradewind 35; **12º** Coconut De Mark Sinclair (Aus) Lello 34 (a 1.932 mn del líder). **Carozzo sailor:** 007 de Francesco Cappelletti (ITA) Endurance 35. **Retirados:** Lazy Otter de Ertan Beskardes (GBR) Rustler 36; Sagarmatha de Kevin Farebrother (AUS) Tradewind 35; Liberty II de Nabil Amra (PAL) Biscay 36; Métier Intérim de Antoine Cousot (FRA) Biscay 36 ; PRB de Philippe Péché (FRA) Rustler 36. **(Último report 20 agosto).*



© CHRISTOPHE FAVREAU



COPA DEL REY MAPFRE

Edición histórica

ClubSwan 45



© MARÍA MUIÑA - 37 COPA DEL REY MAPFRE

La 37 Copa del Rey MAPFRE se despidió de la bahía de Palma estableciendo varios récords históricos y proclamando a 13 nuevos campeones.

La 37 Copa del Rey MAPFRE –organizada por el Real Club Náutico de Palma y la Real Federación Española de Vela, con el patrocinio de MAPFRE y la colaboración institucional del Govern de les Illes Balears, el Ayuntamiento de Palma, la Autoritat Portuaria de Balears y la Federación Balear de Vela– finalizaba el 4 de agosto, tras 6 jornadas de competición, estableciendo varios récords históricos: 152 barcos de 29 nacionalidades distribuidos en 13 clases compitiendo en cinco áreas de regatas; Pedro Campos sumaba su undécimo título como patrón con ocho victorias parciales de ocho posibles; y por primera vez participaron los 6 Metros y los Melges 40.

La meteorología favorable del lunes 30 de julio permitía cumplir el programa previsto de dos mangas por clase, que se celebraron con vientos de componente sur-

ORC 1



En clave social

© NICO MARTINEZ - 37 COPA DEL REY MAPFRE



• El programa social se estrenaba cada día con ración de desayunos.
• En la segunda jornada, Carlos Sainz disfrutó del espectáculo de la vela como invitado a bordo del VO65 "MAPFRE" de Volvo Ocean Race, que salía a la bahía de Palma para engrosar la flota de barcos de espectadores. Además del piloto de Fórmula 1, también asistieron los jugadores de baloncesto Rudy Fernández y Marta Fernández, y la nadadora olímpica Ona Carbonell. El programa social incluyó la Fiesta del Regatista by MAPFRE y el estreno mundial de la película "Un océano entre nosotros", protagonizado por Colin Firth.
• El RCNP recibía durante la tercera jornada la visita del chef Martín Berasategui (embajador BMW) y la Infanta Doña Elena con su hija Victoria Federica.
• El jueves 2 de agosto se celebró la tradicional Cena de Armadores by MAPFRE.

suroeste con intensidades entre 8 y 16 nudos en las cuatro áreas en las que se estrenó la competición. S.M. el Rey Felipe VI patroneaba el "Aifos 500", firmando una excelente jornada que permitía al barco de la Armada Española ocupar la tercera posición provisional en la competida clase ClubSwan 50.
En segunda jornada todas las clases disputaron sendas mangas barlovento-sotavento con un viento de intensidades en el entorno de los 10 nudos. Se estrenan las clases 6 Metros y los catamaranes GC32 disputaron una regata de entrenamiento.

Parrilla completa

En la tercera jornada se añadían a la flota los GC32 y los Melges 40. El programa del día combinaba pruebas barlovento-sotavento para todas las clases menos para las dos divisiones IRC y los ORC 2 y 3, que navegaban en formato costero.
Los líderes al término de la tercera jornada de competición eran "Momo" en IRC 0, "Team Beau Geste" en IRC 1, "Niramo" en ClubSwan 50, "Elena Nova" en Swan 45, "Selene" en ClubSwan 42, "INEOS Racing UK" en GC32, "Sikon" en Melges 40, "Estrella Damm" en ORC 1, "Antonio Banderas Design" en ORC 2, "L'Immens – Laplaza Assesors" en ORC 3, "Bribon" en 6 Metros Clásicos, "Sophie Racing" en 6 Metros Modernos y "Bribon Movistar" en J80.
Cumplidas cuatro jornadas, los líderes eran aquellos equipos que mejor estaban dominando el suave pero fiable viento térmico de la bahía de Palma. Las 13 clases completaron por cuarta jornada consecutiva el programa previsto de pruebas barlovento-sotavento.
La penúltima jornada proponía pruebas barlovento-sotavento para todas las clases salvo para los ORC 1 y los monotipos Swan, que realizarían un recorrido costero de 23,5 millas. A falta de una jornada, el español "Bribon" era virtual campeón en clase 6 Metros Clásicos,

© NICO MARTINEZ - 37 COPA DEL REY MAPFRE



ORC 2

© NICO MARTINEZ - 37 COPA DEL REY MAPFRE





© NICO MARTINEZ - 37 COPA DEL REY MAPFRE

Los campeones de la 37 Copa del Rey MAPFRE son los alemanes "Momo" en IRC 0 y "Earlybird" en ClubSwan 50; el hongkonés "Team Beau Geste" en IRC 1; el holandés "K-Force" en Swan 45; el británico "INEOS Racing UK" en GC32; el italiano "Stig" en Melges 40; el suizo "Sophie Racing" en 6 Metros Modernos; los españoles "Pez de Abril" en ClubSwan 42, "Estrella Damm" en ORC 1, "Antonio Banderas Design" en ORC 2, "L'Immens – Laplaza Assesors" en ORC 3, "Bribón" en 6 Metros Clásicos y "Bribón Movistar" en J80.

el alemán "Momo" en IRC 0 y el hongkonés "Team Beau Geste" en IRC 1. El resto de clases esperarían al día siguiente para definir a sus campeones.

Entrega de premios

El campeonato se despidió con las condiciones más complicadas de toda la semana, lo que añadió un extra de emoción, y se cerró completando el programa de competición en nueve clases y a una manga en las cuatro restantes.

La entrega de premios final se celebró en el recinto amurallado de Ses Voltes, al pie de la catedral de Palma. S.M. el Rey Felipe VI presidió el acto e hizo entrega de los trofeos a los vencedores de las 13 categorías.

El Trofeo Especial MAPFRE al mejor barco en tiempo compensado, correspondió al "Estrella Damm", armado por Nacho Montes y Oscar Chaves. Y el Trofeo Especial MAPFRE al mejor monotipo, fue para el "Bribón Movistar" de Marc de Antonio.❋

www.regatacopadelrey.com

© NICO MARTINEZ - 37 COPA DEL REY MAPFRE



Clasificación final

Mallorca Sotheby´s IRC 0: 1º Momo (IVB) de Dieter Schoen, 13 p; **2º** Cannonball (ITA) de Darío Ferrari, 19 p; **3º** Proteus (USA) de George Sakellaris, 25 p. **Mallorca Sotheby´s IRC 1: 1º** Team Beau Geste (HKG) de Karl Kwok, 10 p; **2º** The Phoenix (RSA) de Kristina Plattner, 28 p; **3º** Paprec Recyclage (FRA) de Stephane Neve, 31 p. **ClubSwan 50: 1º** Earlybird (GER) de Hendrik Brandis, 26 p; **2º** Niramo (GER) de Sönke Meier Sawatzki, 31 p; **3º** Onegroup (GER) de Stefan Heidenreich, 39 p.

MRW Swan 45: 1º K-Force (NED) de Jan de Kraker, 22 p; **2º** Porrón IX (ESP) de Luis Senís, 24 p; **3º** Elena Nova (GER) de Christian Plump, 24 p. **ClubSwan 42: 1º** Pez de abril (ESP) de José María Meseguer, 26 p; **2º** Selene (ITA) de Massimo de Campo, 27 p; **3º** Natalia (ROU) de George Brailoiu, 28 p. **GC32: 1º** Ineos Team UK (GBR) de Ben Ainslie, 46 p; **2º** Norauto (FRA) de Franck Cammas, 55 p; **3º** Argo (USA) de Jason Caroll, 72 p. **Melges 40: 1º** Stig (ITA) de Alessandro Rombelli, 20 p; **2º** Sikon (JPN) de Yukihidiro Ishida, 26 p; **3º** Vitamina-Cetilar (ITA) de Andrea Lacorte, 29 p. **BMW ORC 1: 1º** Estrella Damm (ESP) de Luis Martínez Doreste, 13 p; **2º** Rats on fire (ESP) de Rayco Tabares, 18 p; **3º** BeWild (GBR) de Renzo Grottesi, 43,5 p. **BMW ORC 2: 1º** Antonio Banderas Design (ESP) de Dani Cuevas, 17 p; **2º** Red Eléctrica de España (ESP) de Javier Sanz, 21 p; **3º** El Carmen – Elite Sails (ESP), 26 p. **BMW ORC 3: 1º** L´immens – Laplaza Assessors (ESP) de Carles Rodríguez, 22 p; **2º** Tanit IV – Medilevel (ESP) de Ignacio Campos, 24 p; **3º** Brujo (ESP) de Federico Linares, 29 p. **Herbalife Nutrition J80: 1º** Bribón Movistar (ESP) de Marc de Antonio, 25 p; **2º** New Territories (ESP) de Alexei Semenov, 34 p; **3º** Grupo Garatu (ESP) de Iker Almandoz, 35,8 p. **6M Clásicos: 1º** Bribón (ESP) de Pedro Campos, 7 p; **2º** Titia (ESP) de Alicia Freire, 14 p; **3º** Aida (ESP) de Francisco Botas, 20 p. **6M Modernos: 1º** Sophie Racing (SUI) de Hugo Stenbeck, 9 p; **2º** Saryba (ESP) de Jaime Yllera, 18 p; **3º** Nivola (SUI) de Reinhard Suhner, 18 p.

REGATA OCEÁNICA

"América, a la estela de Colón"

1ª ETAPA
Salida 01/09/2018
HUELVA

2ª ETAPA
Salida 24/11/2018
LA GOMERA



Huelva - La Gomera - La Habana

DIPUTACIÓN DE HUELVA

CABILDO INSULAR DE LA GOMERA

EL LUGAR DONDE ENCONTRAR, RESERVAR Y NAVEGAR EL BARCO DE TUS SUEÑOS

Dream Yacht Charter

Dream Yacht Charter es la compañía de alquiler de barcos más grande del mundo. Fue fundada por el francés Loic Bonnet en el año 2000, un profesional con años de experiencia en la industria de la vela que decidió tomar el timón de su propia compañía.

www.dreamyachtcharter.com

empresa Chárter



Alquiler de Barcos sin Tripulación

Ser tu propio capitán. Navegar por los lugares que siempre has soñado a bordo de impresionantes monocascos y catamaranes. Vivir una gran experiencia con barcos manufacturados por los mejores astilleros. La oportunidad de explorar el mundo en tu barco de ensueño.

Dream Yacht Charter comenzó como un pequeño proyecto, ofreciendo seis yates en las islas Seychelles. Actualmente se ha convertido en la operadora de alquiler de barcos más grande del mundo, con más de 1.000 yates en 50 destinos en todo el mundo (Caribe, Croacia, islas Jónicas, Tahití, Maldivas, Nueva Caledonia, Cuba, etc.)



Alquiler de Camarotes

El servicio de alquiler de camarotes de Dream Yacht Charter se inició en las Seychelles. Tras la experiencia, esta opción se ha mejorado constantemente en su programa en Europa, y actualmente cuenta con más posibilidades de Alquileres de Camarotes que cualquier otra empresa.

Este tipo de alquiler hace que las vacaciones en barco sean ideales. Es una opción realmente adecuada para todos, tanto si no se sabe como si se sabe navegar, o si simplemente queremos relajarnos y experimentar la vida a bordo de un yate de lujo con tripulación. Cada miembro disfrutará de una experiencia personalizada a bordo. Con esta opción se alquila un camarote con baño privado, tal como se haría en un crucero. En lugar de miles de nuevos conocidos, solo habrá algunos nuevos amigos. El equipo profesional se encarga de la navegación, y un chef prepara las comidas con productos locales y frescos. ¡En ocasiones, el equipo incluso captura atún fresco o Mahi-Mahi directamente desde el catamarán!



Alquiler de Barcos con Tripulación

El Alquiler de Barcos con Tripulación es el principal alquiler con todo incluido. Una villa flotante de cinco estrellas, chef gourmet y tripulación a nuestro servicio, donde somos el único huésped. Un capitán profesional navegará por nuestro itinerario personalizado. La oportunidad de sentirse completamente agasajado en el paraíso que elijamos.

Promesas cumplidas

Si bien la compañía se ha expandido, sus valores fundamentales siguen siendo los mismos:

- Diversa flota de modelos y fabricantes para todos los tipos de navegantes.
- 50 destinos y espíritu pionero para descubrir nuevas zonas de navegación.
- Firme compromiso con la excelencia en el servicio al cliente.
- Bases amigables y bien formadas.
- Venta de confianza de barcos nuevos y usados.



EMBARCACIONES EN PROPIEDAD

Dream Yacht Charter es la única compañía de alquiler de barcos que ofrece seis programas de gestión diseñados individualmente. Estos programas incluyen el financiamiento pre-aprobado, pagos mensuales garantizados o renta basada en el rendimiento.



BARCOS NUEVOS

Dream Yacht Charter ofrece la oportunidad de poseer una embarcación de lujo en uno de los muchos lugares exóticos y la emoción de navegar en los mejores lugares del mundo. La empresa ofrece más opciones y flexibilidad para poseer un velero de lujo sin los gastos y desafíos de la propiedad tradicional. Solo debemos elegir una embarcación, su ubicación y el programa de propiedad que mejor se adapte a nuestras necesidades.

"La sociedad de gestión NextStage ha realizado una inversión a largo plazo en Dream Yacht Charter, junto con el astillero francés de catamaranes Fountaine Pajot. Esta inversión proporciona a la compañía una plataforma segura para un crecimiento sostenible."

Loic Bonnet, fundador de DYC



"Fundar Dream Yacht Charter ha sido un privilegio para mí. No hay nada como inspirar a cientos de miles de marineros de todo el mundo para explorar nuevos y emocionantes territorios de navegación."

"Tengo la firme convicción de que la navegación debería ser accesible a todos, y nuestros alquileres por camarotes ayudan a los no navegantes a descubrir la libertad de navegar y descubrir bahías e islas remotas."

"Cuando salgo a navegar, siempre estoy abierto a probar los productos locales y su cocina tanto como sea posible. Es una delicia gastronómica planear un itinerario tratando de probar tantos restaurantes locales tentadores y frutos del mar como sea posible."

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



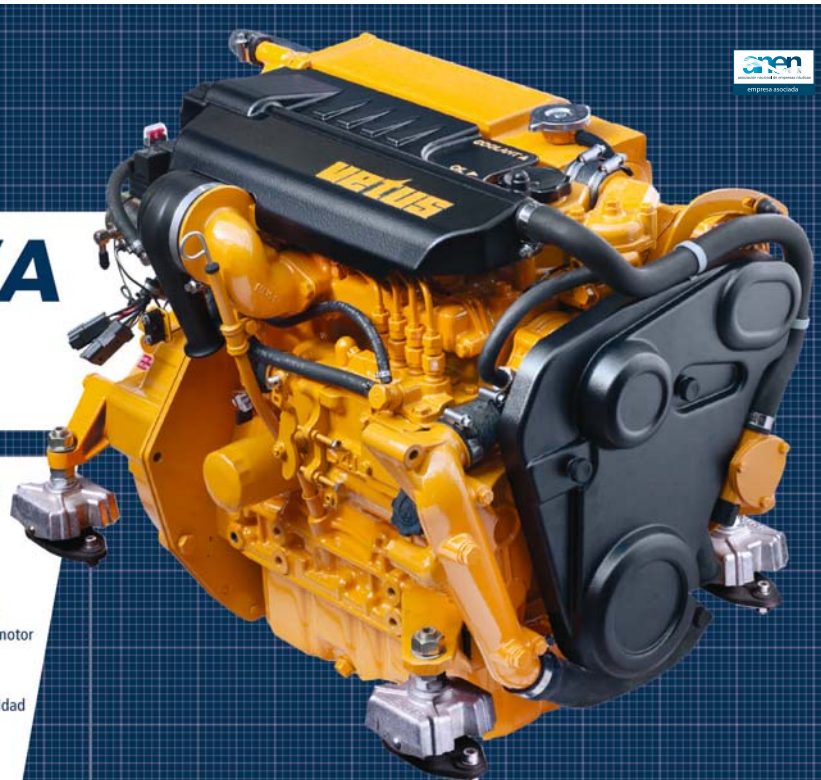
vetus 3 WARRANTY
CREATORS OF BOAT SYSTEMS

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

La magia invade el punto donde el Mediterráneo se funde con el Egeo, donde las culturas se entremezclan para dar como resultado una amalgama de sensaciones que embriaga al visitante que se sumerge en la cultura turca y decide surcar la costa de Bodrum, la mítica Halicarnaso, cuna de Herodoto –padre de la Historia-, repleta de caletas e islotes que nos muestran la Turquía más contemporánea.

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

charter experience

LA COSTA SUROESTE

Turquía

Junto con la ciudad de Estambul, la costa suroeste de Turquía se ha convertido en la zona más cosmopolita del país. La rica historia y el turismo náutico han convertido a la ciudad de Bodrum en un referente de modernidad sin perder el encanto de las antiguas civilizaciones que poblaron una nación que es el nexo entre oriente y occidente. Por eso, para no perder ni un ápice del atractivo del entorno, el equipo de Top Sailing Charter, decidió alquilar una goleta con tripulación (patrón, marinero y cocinero), para de esta forma, mimetizarse con las tradicionales goletas turcas que recorren las costa del país.

Para llegar hasta Bodrum, donde teníamos nuestra embarcación alquilada, nosotros optamos por tomar un vuelo desde Barcelona hasta la isla griega de Kos, y una vez allí, un ferry –con una travesía de una hora– hasta el puerto de Bodrum.

La Riviera Turca

La conocida como Riviera Turca engloba multitud de islas e islotes que presentan una belleza sin igual. Para comenzar nuestro periplo por los archipiélagos, comenzamos por **Karaada**, la isla negra, que se ubica justo enfrente de Bodrum a unas cuatro millas náuticas, en la misma bahía. Las aguas minerales que surgen de sus manantiales y sus barros, con propiedades curativas, encandilaron a la mismísima Cleopatra, de quien se dice que los utilizaba en sus tratamientos de belleza.

Más allá de su sobrenombre, la isla negra, sus tierras están repletas de pinos. En la zona norte hay un muelle de madera que mantiene intacto el encanto de la antigüedad y acoge una pequeña terraza en la que es indispensable hacer parada para tomar una copa de vino mientras nos deleitamos de las fabulosas vistas.

Aunque la zona sur no desmerece nada en absoluto. El grupo de navegantes decidió visitar la parte sur de Karaada, que en nuestra




TURQUÍA




Bodrum
Karaada
Mar Egeo
Península de Datça
Datça
Selimiye
Cnidos
Palamtbuku
Symi
Bozburun

opinión, es la más interesante. Aprovechamos para bañarnos y practicar esnórquel cerca de la costa. La isla negra nos conquistó de tal manera, que decidimos hacer noche fondeando frente a ella. Al día siguiente, tras reponer fuerzas con el suculento desayuno que nos preparó la tripulación de la goleta, pusimos rumbo a **Cnidos**, ubicada en la zona más occidental de la **península de Datça**, el enclave en el que se ubicó tras ser trasladada a 35 kilómetros de su ubicación original. Recomendamos encarecidamente bajar a tierra en esta ciudad ya que las ruinas de la antigua urbe se encuentra en un excelente estado de conservación. También cuenta con los restos de un anfiteatro que quitan el hipo. Para poder observar las ruinas, recomendamos buscar una zona elevada para contemplar los vestigios de forma global desde la que podremos distinguir el ágora, las calles, el odeón y varios templos, entre ellos el de Afrodita. Impresiona especialmente la extensión de los vestigios, que llegan a alcanzar los 1.500 metros. Nosotros decidimos hacer el recorrido a pie, por lo que compramos las entradas –de unos 6 euros cada una– e invertimos unas dos horas en la visita.
Tras la ruta pedestre, nos entró apetito así que elegimos un restaurante de la zona de comida tradicional. La gastronomía turca, pese a contar con ingredientes de base iguales que los de la dieta mediterránea, tiene matices muy diferentes. Las verduras, el aceite de oliva, la carne de cordero, el yogur, el queso y por supuesto las especias, son los protagonistas de los platos turcos. Sin olvidar los dulces: la baklava, un pastel elaborado a base de frutos secos triturados, miel y pasta filo; y las delicias turcas, hechas a base de azúcar y agua de rosas que son una explosión de sabor.





Un pequeño salto a Grecia

La cercanía de las islas que pertenecen a Turquía y Grecia nos permite saltar de un país a otro de forma caprichosa. Por eso no pudimos resistirnos a visitar la isla griega de Symi, inmensamente bella y que, como casi todas las islas del Dodecaneso, guarda en sus orígenes una historia divina: según la mitología griega, Symi es la cuna de las Cárites, hijas de Zeus, es decir, de las diosas del encanto y la alegría. Y es que al desembarcar en esta isla, se entiende perfectamente.
Para llegar hasta ella, atravesamos en nuestra goleta el canal que separa a Symi de Nimos, otra pequeña ínsula que se encuentra en la parte norte. El panorama es espectacular, así que no perdáis la oportunidad de navegar por este estrecho canal.
Symi tiene la esencia griega pero se pueden apreciar algunos matices italianos y turcos. Las estrechas callejuelas de su principal ciudad, Gialós, nos recuerda que nos encontramos en una isla típicamente mediterránea. La variedad de color que salpica sus casas y su entorno montañoso en el que la vegetación no es muy abundante, contrastan con el azul turquesa de sus aguas y unas playas prácticamente vírgenes. El encanto de la isla, bien merece un fondeo, parada y visita. Bañarse en sus aguas es toda una experiencia que no hay que perderse además de recorrer la isla, que en si misma ya es un tesoro, para acercarse al monasterio de Panormitis.

Selimiye: la Turquía real

Tras nuestro paso por la isla griega de Symi, pusimos rumbo a última hora de la tarde hacia **Bozburun**, un precioso pueblo pesquero ubicado en la costa de la península del mismo nombre y que se extiende en paralelo a la **península de Datça**. Si tienes un poco de suerte podrás ser testigo de una labor artesanal: la construcción de las tradicionales goletas turcas. En la zona existen algunos astilleros que se dedican a esta tarea y tal vez podáis contemplar la producción de estas embarcaciones.

Tras pasar la noche fondeados frente a Bozburun, seguimos nuestra travesía, haciendo paradas en diferentes calas, hacia **Selimiye**, una pequeña villa pesquera, que algunos medios internacionales no han dudado de tildar de la Turquía real.

Considerada como la joya de la península de Bozburun, aunque cada vez es más conocida por los turistas, aún mantiene su autenticidad prácticamente intacta lo que supone que al ambiente es alegre y festivo, pero no artificial. Pasea por su zona del puerto para contemplar las aguas cristalinas y los pinos y montañas que enmarcan su bahía. Aprovecha para comprar víveres en las pequeñas tiendas locales: fruterías, pastelerías y pescaderías tienen auténticas delicias que te acercan un poco más a la más pura esencia turca.



Navegar en goleta.
Un nivel de cinco estrellas

Hay que tener en cuenta que la tripulación siempre cuenta, como mínimo, con el patrón y un marinero/cocinero. El número de componentes de la tripulación aumenta según los viajeros que vayan a bordo y dependiendo de las cabinas. En nuestro caso, contamos además con ayudantes de marinería y cocinero.
Los horarios en una goleta son muy flexibles. Se conciertan con la tripulación, que debe esperar a retirarse a dormir cuando lo haga el último de los clientes y se acuerda la hora de levantarse. Generalmente se realizan trayectos de dos horas por las mañanas otro, de la misma duración por la tarde. Se concretan las paradas en los puntos que nos interese visitar y mientras la tripulación permanece en la goleta, los viajeros pueden ir a tierra, practicar deportes náuticos o lo que les apetezca.



La ciudad cuenta con numerosos servicios náuticos, así que aprovecha para contratar algunos de los equipos que ofrece. Nosotros nos decantamos por alquilar un par de motos de agua para disfrutarlas en grupo.

Calas en la península de Datça

Para realizar ya el camino de vuelta para llegar al punto de partida donde debe ser devuelta la goleta, el patrón del barco nos propuso hacer un recorrido por las calas e islotes de la **península de Datça** bañadas por el Egeo. ¡Un plan perfecto!, sobre todo porque hay algunas, que debido a su perfil rocoso, el acceso por tierra es muy complicado y la privacidad está asegurada.



Vale mucho la pena invertir un día completo en saltar de cala en cala y disfrutar del paisaje de ensueño salpicado por pequeños pueblecitos pesqueros y aprovechar del servicio de la tripulación de la goleta que se ocupa de preparar las comidas, mientras los navegantes disfrutan de escapadas a tierra firme o de bañarse en las playas del lugar.

Los últimos días en la Riviera turca

Nuestras últimas jornadas a bordo de la goleta nos llevaron hasta el pueblo de **Palmutbuku**, un pueblo pesquero con una bahía muy protegida, por lo que es ideal para fondear en ella y poder gozar de baños en el mar o practicar paddle surf o kayak. Eso sí, no olvides los escarpines porque su playa es de cantos rodados pero está equipada con servicios para el turista y con puerto para las embarcaciones.
Aprovechad también para visitar alguno de los restaurantes locales que ofrecen unas gastronomía turca 100%.
Tras hacer noche en esta bahía, ya pusimos rumbo de nuevo a **Bodrum** para dejar nuestra goleta. Como arribamos con tiempo, visitamos una de las atracciones más importantes de la ciudad: el **Castillo de San Pedro de Halicarnaso**. Este maravilloso monumento data de principios del siglo XV y es un fantástico ejemplo de arquitectura militar turca. Actualmente alberga un museo de arqueología submarina, donde podemos conocer la interesante historia de las goletas turcas y además visitar las estancias de la fortaleza desde la que se pueden apreciar unas vistas espectaculares. Te aconsejamos hacer una excursión hasta él como broche de lujo a un recorrido de ensueño y te despidas por todo lo alto de la encantadora Riviera Turca.❋ ***Por Marina Falcó***

SKIPPER

PASIÓN POR *Navegar*

TU REVISTA EN FORMATO DIGITAL



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

Descárgatela en

www.SKIPPERMAR.com

La gran web de la náutica

YOTHA, alquiler de yates de lujo



Quienes desean alquilar un yate de lujo tienen la posibilidad de recurrir a la nueva e innovadora plataforma en línea YOTHA, así como a la aplicación móvil On-Boar, mediante la cual se puede elegir entre más de 35 yates de lujo disponibles para alquiler y diseñar la escapada perfecta. YOTHA, constituida en Mónaco, ha introducido la digitalización en el sector del arrendamiento de yates de lujo gracias a sus servicios internacionales interactivos en línea y móviles. YOTHA ofrece herramientas punteras para elegir el yate perfecto. La información sobre disponibilidad en tiempo real, los recorridos virtuales de 360º, las fotos de alta definición y las descripciones pormenorizadas facilitan el proceso de elección. Además, tanto el arrendatario como el propietario podrán negociar directamente a través de la plataforma.

www.yotha.com

EGIPTO: el paraíso de los deportes acuáticos



En Egipto es complicado ver llover en cualquiera de los 12 meses del año. Las temperaturas anuales rondan siempre los 30 o 40 grados, aunque en las temporadas de invierno y otoño pueden descender hasta los 25 grados. Esto fomenta que, cada vez más, los amantes de los deportes acuáticos hayan seleccionado sus costas como el destino perfecto para practicar actividades como el buceo o submarinismo durante todo el año.

Tanto las costas del mar Rojo como las del Mediterráneo son los puntos donde se concentran los mejores lugares en los que poner en práctica los deportes de agua. Hurghada, Sharm El-Sheik, Marsa Alam, El Gouna o Taba, todos a orillas del mar Rojo, son destinos maravillosos donde los submarinistas disfrutan de los arrecifes y la vida en las profundidades de sus aguas. Es indiferente si uno es principiante o veterano, porque hay escuelas en las que cuentan con cursos adaptados a todos los niveles y están homologados por la Cámara de Submarinismo y Deportes Acuáticos.

www.egypt.travel/es





CLICK&BOAT, el chárter en auge este verano

Según la plataforma online líder en alquiler de barcos en Europa, Click&Boat, navegar, con o sin capitán, se ha convertido en algo cada vez más atractivo y práctico para los viajeros ansiosos por explorar y descubrir las costas europeas, y una opción de ingresos rentable para los propietarios de barcos.

Gracias a Click&Boat, España es un destino que ofrece una amplia variedad de opciones en diferentes puertos: de hecho, hay 4.500 barcos registrados en los puertos españoles y se espera que se añadan casi un 60% más de barcos, solo en el mercado español. *"Es un mercado en rápido crecimiento. De hecho, España es el segundo mercado tras Francia con mayor número de barcos disponibles en nuestra plataforma, que ya tiene 22.000 unidades"*, explica Edouard Gorioux, co-fundador de Click&Boat. *"Alrededor de 50.000 viajeros han navegado ya por las costas españolas gracias a nuestra plataforma"*, declara Gorioux.

España es un destino clave para Click&Boat, especialmente las islas Baleares (sobre todo Ibiza y Mallorca), convirtiéndolo en el segundo destino en volumen de reservas tras la Riviera francesa. Igualmente, los navegantes eligieron los puertos de la Costa Brava (Barcelona o Empuria Brava) y los muelles de la Comunidad Valenciana de Alicante y Denia, para navegar, preferentemente sin capitán.

Pero las vacaciones a bordo de un barco no son solo experiencias económicas, únicas y personalizadas para los viajeros; también son una opción de ingresos rentable para los propietarios de barcos, que quieren poder permitirse pagar sus altos costes de mantenimiento. *"Si los propietarios pueden alquilar un barco usando Click&Boat durante diez días al año, podrán amortizar el 100% de sus costes anuales (permisos, mantenimiento, amarres, entre otros)"*, indica Busmuth, equivalente a cantidades desde 5.000 a 10.000 euros por año, dependiendo del precio real de la embarcación.

www.clickandboat.com

ANEN Y ANNPER colaboran en una bolsa de trabajo para patrones de chárter



Con el objetivo de establecer un canal de comunicación eficaz entre los patrones profesionales que buscan empleo y las empresas de chárter que buscan patrones con determinadas cualificaciones y condiciones, ANEN (Asociación Nacional de Empresas Náuticas) y ANNPER (Asociación Nacional de Patrones Profesionales de Embarcaciones de Recreo) han establecido un acuerdo de colaboración. En base a este acuerdo, ANNPER ha desarrollado la web de empleo a la que las empresas de chárter, asociadas de ANEN, pueden acceder de forma gratuita para incorporar sus solicitudes de patrones profesionales así como para consultar las demandas de empleo de estos profesionales. Esta nueva bolsa de trabajo online supone un importante paso para contribuir a la promoción del empleo cualificado en el sector náutico.

https://empleo.anpper.es/publica-una-oferta-de-trabajo/





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

10% de descuento en temporada baja ¡Aprovéchelo!

EL CENTRO NÁUTICO CON MAYORES Y MEJORES SERVICIOS DEL LITORAL CATALÁN

PRESUPUESTOS Y ESTUDIOS TÉCNICOS PARA TODO TIPO DE REFORMA Y REPARACIONES





- Travellit 50 tm
- Aplicación antifouling
- Tratamientos de osmosis
- Electricidad y electrónica
- Herrajes náuticos
- Mecánica de motores
- Carpintería y decoración
- Pinturas y poliester
- Invernaje y mantenimiento de embarcaciones todo el año
- Traslados de embarcaciones
- Venta de embarcaciones, electrónica en general, motores, grupos elec., bombas, efectos navales, etc.









Varadero Masnou, S.L.

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

anunciantes
índice















A
69 Acastimar

B
126 Bato
93 Boat Away
53 Bornay
47 BRP (Evinrude)
75 Burriananova

C
33 Cath Yachts

D
43 Don Marino (Galeon)
105 Dream Yacht Charter

E
109 Esteller (Leatherman)
46 Ewincher

F
85 Fiatc

G
51 Girbau

H
85 Helimotor (Sacs)
7 Helly Hanse
55 Hempel
21,23 Hermanos Berga
29 Humphree
111 Humydry

I
57 Imnasa

J
63 Jotun

L
41 Lalizas
13 Leopard Catamarans

M
27 Marina Badalona
3 Marina Estrella (Azimut)
81 Marina Estrella (Hanse)
11 Marine Spirit
5 Marivent Yachts (Fjord)
9 Motyvel (Cantieri del Pardo)

N
17 Nautic Luis (Numarine)
ICP Nautic Luis (Parker)
15 Nautic Luis (Windy)
25 Náutica Javier Berga

P
CP Princess
39 Pronautica

R
42 Recambios Marinos
115 Regata Huelva-La Gomera-La Habana
16 Rider
45 Rodman

S

V
IP
129 Varadero Masnou
119 Vetus
28 Viafi
127 Viva Charter

W
87 Webasto

Y
36,37 Yachting Spain
44 Yahis

IP Interior Portada ~ ICP Interior Contraportada ~ CP Contraportada





PARKER
POLAND
www.parkerpoland.com

Gama Parker de 6 a 8 metros.

Nautic Luis
www.nauticluis.es

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

Síguenos en Facebook

THE PRINCESS S60

EXPERIENCE THE EXCEPTIONAL®



PRINCESS YACHTS BARCELONA
+34 605 867 845 / +34 937 516 394
info@princessyachtsbarcelona.com

PRINCESS
CRAFTED IN PLYMOUTH, ENGLAND

FIND OUT MORE AT WWW.PRINCESSYACHTS.COM