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

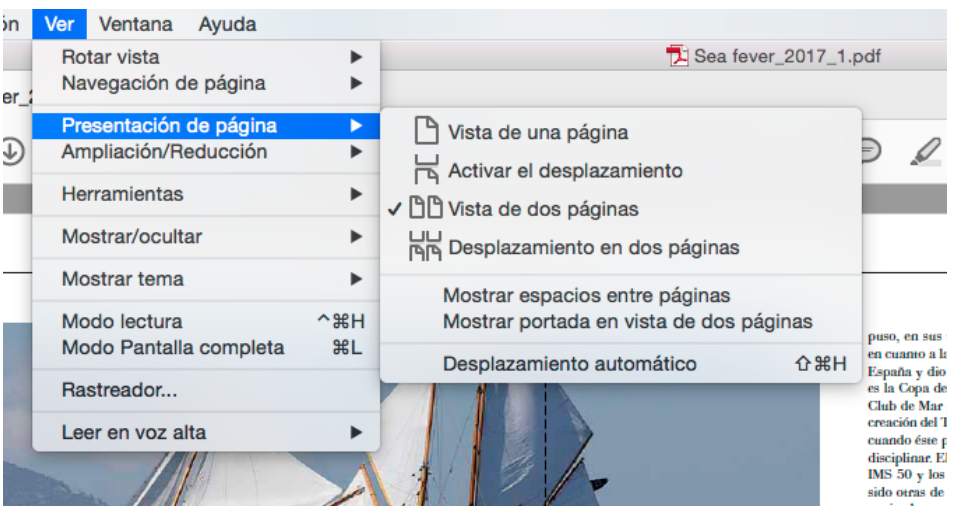
Una vez visualizada su revista en el Adobe Acrobat Reader

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 5,20 €

SKIPPER

www.skippermar.com · Nº 450 · Mayo 2020 · 5 €

MANTENIMIENTO
Atención a las Velas

AMIGOS DEL ATLÁNTICO
OCEAN Raid
BY GRAN PRIX
LANZAROTE · CABO VERDE · MARTINICA
8 ENERO 2020

Confinados en el Caribe

Travesía VUELTA A FRANCIA EN VELERO

#EsteVirusLoParamosUnidos
La náutica más solidaria

DISEÑOS
EN PORTADA_Grand Soleil 42 LC
Interboats Intender 950
De Antonio D28 Deck
Pershing 7X

BARCO A PUNTO
PARA UNA TEMPORADA EXPRÉS

8 413042 638902 00450

La Ruta de la Sal

Nuevas fechas: del 9 al 12 de octubre

Ibiza
Illes Balears

REGATA DE ALTURA

Ibiza

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

XXXIII edición
Del 9 al 12 de octubre de 2020

Regata Inshore

Lunes, 12 de octubre de 2020
Bahía de Sant Antoni de Portmany

ELECTRÓNICA OFICIAL
GARMIN

we are water Foundation

La Ruta de la Sal
fundada por Pepe Ferrés

www.larutadelasal.com

Ports IB
Ajuntament de Sant Antoni de Portmany
Consell d'Eivissa
Illes Balears Sostenibles
GOIB Conselleria Model Econòmic, Turisme i Treball
AETIB Agència d'Estratègia Turística Illes Balears

Skipper
Náutica Difusión
Club Marítim Port Ginesta
Real Club Náutico Denia
Club de Vela Puerto de Andratx
Es Nàutic
RANC Real Asociación Nacional de Cruceros
Vela Catalana Federació
somvela Federació
Federació Balear de Vela
Asociación de Navegantes del Mediterráneo

ausmar
marina estrella
Hanse
JOTUN
Globe Sailor
Gramona
od hotels
od barcelona Hotel
CENÁUTICA
GRUPO ARMAS
Trasmediterránea
NAUTIC SHOP San Antonio Ibiza
Ultimoo Composite Propeller
Medusa Sail Equipment
Sailwiz
YAMAHA Revs Your Heart
salonnautico Internacional de Barcelona
Río Ibiza
Catamaran Center
illy
sailselect
class Rent a car
NewWave Group

Windy

SPIRIT OF SCANDINAVIA

EUROPEAN POWER BOAT OF THE YEAR
NOMINATED 2020

Since 1966

+50 YEARS OF EXCELLENCE

SR44 BLACKHAWK











DESCUBRA NUESTRA GAMA



W27 *SOLANO*
W29 *COHO*
W31 *ZONDA*
W37 *SHAMAL*
W39 *CAMIRA*



W40 *MAESTRO*
W46 *CHINOOK*



SR26
SR28
SR44
SR52

nauticluis.es

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

Nautic Luis
Only the best boats

© MARCI MARC EN PIXABAY / MALLORCA



Hacernos A La Mar

Hasta ahora todos hemos hecho lo que teníamos que hacer. Obedecer sin rechistar. Quedarnos en casa por nuestro propio bien y por el de todos y agradecer profundamente el riesgo y el esfuerzo de cuantos permanecen en primera línea, cuidando de nuestra salud, de nuestra seguridad, de nuestro aprovisionamiento. Creo que, en general, lo hemos llevado y lo seguimos llevando con una actitud positiva, como tiene que ser. No obstante, pasados ya los primeros 40 días de confinamiento, se van alzando voces que demandan una cierta apertura, un programa de medidas que permitan ir recuperando nuestras costumbres, nuestras aficiones, nuestras vidas. En España se está hablando de escalonar el regreso a la normalidad por edades, por sectores, por regiones, por actividades... ¿y porqué no por aficiones? Precisamente la nuestra, la de navegar, se distingue por distanciarnos del mundanal ruido, por huir mar adentro para alejarnos del bullicio de tierra y disfrutar del sol y del viento. Si fondeamos, el espacio de respeto para el borneo nos mantiene alejados de los vecinos mucho más allá de los 2 metros de distancia social recomendados en tierra. Si quienes convivimos en casa cambiamos las cuatro paredes y el techo de la misma por el horizonte y el cielo, salimos ganando en todos los sentidos, sin que ello afecte a nuestra propia salud ni a la de los demás, más bien todo lo contrario. En este sentido se han pronunciado ya diversas entidades que abogan por una apertura pautada y pactada para la navegación de recreo. Especialmente claro y bien razonado resulta la propuesta presentada en Baleares por diversas asociaciones náuticas –ACNB, ANADE, PDBA, ANAVRE, FAIB y ADN– que, con gran criterio y de forma muy pormenorizada, comienzan por solicitar que los armadores podamos ir a ocuparnos de nuestros barcos en puerto –por razones obvias de seguridad– para, progresivamente, y siguiendo siempre el ritmo de apertura y movilidad que el Gobierno vaya marcando en tierra, poder volver a hacernos a la mar.❉

Enrique Curt Gómez
Presidente Fundador de Curt Ediciones

En portada
Grand Soleil 42 Long Cruise



© TACCOLA



LA MAYORÍA DE LOS AVIONES SIENTEN ENVIDIA DE CÓMO TRATAMOS A NUESTROS BARCOS.

V DE BRAVADO SL

VARADERO • PORT PREMIÀ

El varadero de los apasionados por el mar

www.vdebravado.com varadero@vdebravado.com *Síguenos en*

(+34) 938 295 803 • (+34) 606 686 947 Camí Ral S/N • puerto deportivo, Premià de Mar • 08330 Barcelona.





Vuelta a Francia en velero

Tres meses de travesías, más de 2.000 millas y el descubrimiento de 13 ríos. Una Vuelta a Francia, a bordo de un velero de 6 metros, que comienza en Santander, asciende por la costa Atlántica, para continuar una navegación fluvial hasta el Mediterráneo.





28 Atención a las Velas
Unas velas bien cuidadas son la garantía de que el principal propulsor de nuestro velero funcionará correctamente en el momento que nos haga falta, por lo que debemos prestarles la necesaria atención para darles una vida longeva y en buenas condiciones

34 Preparar el barco para una temporada exprés
En cuanto podamos salir de casa, cualquier marinero va a poner rumbo directo a su barco para poder largar amarras cuanto antes, pero primero debemos asegurarnos de que todo funcione correctamente.

42 Confinados en el Caribe
Esta es la crónica de un grupo de navegantes, que después de participar en el Raid Oceánico by Gran Prix del Atlántico, de Lanzarote a Martinica, ahora están viviendo otra aventura, la del confinamiento náutico.

10 Must Have 12 Ana Sánchez 32 North Sails 33 Velería SailSelect 38 Sant Antoni de Portmany
40 Los puerto no cierran 48 La náutica en estado de alarma 52 #EsteVirusLoParamosUnidos 57 Producto
58 Cómo será el desconfinamiento 59 Empresa 60 Salones 71 Yacht Class News
84 eSailing, regatas virtules 85 La Ruta de La Sal 88 Chárter Croacia 94 Marco legal en confinamiento









La marina de referencia en el puerto de Mahón

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

62
De Antonio D28 Deck (Diseño)



64
Pershing 7X (Yacht Class)



72
Interboats Intender 950



78
Grand Soleil 42 LC



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
Coordinación sección Pruebas: Ricardo Masabeu
Colaboradores: Ángel Joaniquet, Nicolas Massines, Enric Agud, Yamandú Caorsi, Dani Cavanillas, Juan Ramón Pina, Ferran López, Pol Aldavert
Corresponsales: Armando Guilarte (Caribe), Joao Carlos Fraga (Azores), Gloria Lolivier-Édinautic (Francia)
Fotógrafo: Ricardo Masabeu
Diseño original: Imma Párrizas ~ **Dirección Gráfica:** Mª Pilar Saura
Publicidad Barcelona: *publicidadnautica@curtediciones.com*
Aurora Pérez-Olivares *aurora@curtediciones.com*
Mar Borque *mborque@curtediciones.com*
Madrid: *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: 5 euros. Canarias y aeropuertos 5,20 euros.
Suscripcion anual: 12 números 48 euros. **Europa:** 125 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 933 183 505
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

MERCURY
GO BOLDLY.

DESCUENTO EQUIVALENTE IVA
DEL 1 DE MARZO AL 31 DE MAYO DE 2020

REFRESH.
REPOWER.
REBATE.



Remotoriza tu embarcación con un nuevo **Mercury**

Te **AHORRAS** el **equivalente al 21%** de IVA del PRVP motor

hasta 7.560 € *TIN 0% TAE 4,12%*

Posibilidad de acogerte a la **FINANCIACIÓN a 36 meses SIN INTERESES** TIN 0% TAE 4,12%

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

VesselViewMobile, valorada en **289€, GRATIS**
en los modelos de 40/50/60 caballos



Y además ***Active Trim,*** valorado a partir de **679€, GRATIS**
en los modelos de 150/350/400 caballos



promoción disponible en **www.touron-nautica.com**

touron

cetelem

Condiciones exclusivas para remotorización de embarcaciones usadas. Gastos de montaje e instalación no incluidos. Oferta válida desde el 1 de marzo hasta el 31 de mayo de 2020. Los motores disponen de 5 años de garantía. Oferta válida en concesionarios adheridos a la promoción, consulta la red en **www.touron-nautica.com**. Esta promoción no es acumulable a otras que puedan existir para estos modelos. Consultar condiciones para Canarias, Ceuta y Melilla.

Importe mínimo 432 euros. Ejemplo de financiación para 5.098,33 euros en 36 meses. Comisión de formalización 6% (305,90 euros) a pagar en la primera mensualidad. 35 Mensualidades de 141,62 euros y una última mensualidad de 141,63 euros. Importe total adeudado 5.404,23 euros. TIN 0% **TAE 4,12%.** Intereses subvencionados por Mercury. Oferta sujeta a la previa autorización de Banco Cetelem S.A.U. tras el estudio de la documentación aportada y firma del contrato.
Fecha de validez de la oferta financiera hasta el 31/05/2020.

Curt Ediciones

Fondeados en *casa*



Durante este período de confinamiento, puedes seguir navegando desde tu casa, leyendo las revista náuticas de la editorial líder en el sector y seguir al día las últimas novedades de la náutica de recreo.
Las revistas *Skipper, The Best Superyates y Marinas, Regata, Pesca a Bordo, Neumáticas* y *Sea fever*, gratis en tu smartphone, tablet o PC.

La editorial Curt Ediciones mantiene así su iniciativa solidaria y ofrece acceso gratuito online a todas sus publicaciones, con el objetivo de hacer más entretenidos estos días de alarma sanitaria por el Covid-19.

Descárgatelas gratis en: curtediciones.com

must have
objetos de deseo

#yomequedoencasaleyendo

www.curtediciones.com





AXOPAR

Nuevo Axopar 37, una revolución.

Casco también disponible en blanco, Platinum grey y Miami Blue.



1 Rio Iberica S.A.
Empuriabrava | +34 972 450 354

2 Axopar Menorca & Brabus Marine
Puerto de Mahon | +34 971 355 101

3 Multimarine Alcudia S.L.
Puerto de Alcudia | +34 618 796 407

4 STELO - Mediterranean Yacht Engineers
Palma De Mallorca | +34 633 306 046

5 Axopar Ibiza & Brabus Marine
Ibiza | +34 971 331 986

6 Axopar Denia & Brabus Marine
Denia | +34 620 583 649

7 Axopar London Group & Brabus Marine
Malaga | +351 289 093 128

AXOPAR
DEALER NETWORK

axopar.es

ANA SÁNCHEZ DEL CAMPO

VICEPRESIDENTA DE LA WORLD SAILING

"Vivir con la magia de la náutica".

Ana Sánchez siempre ha estado rodeada de barcos y de regatistas. Algunos han dicho que estaba predestinada a llegar a lo más alto en el mundo federativo de la vela.



Toda su familia se ha movido, y se mueve en el entorno de esta afición. La fomentó y desarrolló en uno de los parajes más idóneos para la práctica de los deportes náuticos, el Mar Menor. Aquí, a los 6 años, su padre le regaló un Optimist, que "*cuando tienes esta edad y te ves al frente de tu propio barco, experimentas una sensación muy difícil de describir*", que en pocas palabras lo resume como la mejor oportunidad para madurar y entender el mundo y la vida de una forma casi mágica. La náutica, nos comenta, "*es una parte fundamental en mi vida, no solo por el hecho de salir al mar, sino también por lo que aprendes con ella, aparte de lo puramente deportivo, por su aspecto social, de conocer a gente nueva, lugares que de otra forma no estarían en tu radar, en tu entorno habitual y profesional*". Esta es su magia. Licenciada en lengua inglesa, ejerció como profesora de inglés durante 15 años. Aparte de su dedicación en el mundo de las regatas y en la Federación Internacional de Vela, también vive a fondo su actividad profesional, en una empresa que dirige con su familia. A menudo evoca los gratos momentos de cuando navegaba con su hermana en Snipe, clase con la que está muy identificada, y que pone como compañera perfecta a bordo, "*ya que para navegar bien hay que entenderse con solo mirarse*". Como en muchas otras facetas de la vida.❉ **A.J.**

bio

Ana Sánchez del Campo, (Murcia, 10 de enero de 1966), actual vicepresidenta de la World Sailing (Federación Internacional de Vela), es una reconocida figura del mundo de las regatas a nivel internacional. Su vinculación con la vela le viene de siempre, aunque es sobre todo conocida por su faceta como Juez Internacional de Regatas. En su trayectoria ha sido Juez de la World Sailing International desde 1996, componente del Comité de Reglas de Regatas desde 2001, Instructor de Jueces Internacionales de World Sailing desde 2010 y miembro de la Comisión Disciplinaria entre 2013-2015. Desde 2016 es vicepresidenta de la Federación Internacional de Vela. Volcada al mundo federativo, ha sido juez en cuatro Juegos Olímpicos (Atenas, Pekín, Londres, Río), en mundiales de muchas clases y en regatas oceánicas como la Barcelona World Race, la Vendée Globe o la Volvo Ocean Race.

De dónde le viene la afición
Es asunto de familia. Mi padre era regatista y aficionado al mar. Mis hermanos y yo lo heredamos y terminé casándome con otro regatista y juez de regatas.

El primer barco en que subió
Un Optimist regalo de mis padres. Se llamaba *Furia* y era de madera. Tenía seis años

Dónde
En Santiago de la Ribera, en el Mar Menor. Un lugar espectacular para navegar y regatear.

Por qué navega
Diría que por necesidad espiritual. No se puede comparar a otra actividad. No me imagino la vida sin ella.

Motor o vela
No creo que se tenga que elegir un bando. La vela tiene sus momentos y el motor también.

El barco ideal
No más de 24 pies, con quilla elevable, gennaker y un motorcito fueraborda de apoyo.

Qué puesto prefiere a bordo
En regata, trimmer de mayor.

El tripulante perfecto
Aquel con el que te entiendes sin necesidad de hablar.

Una zona para navegar
El Mar Menor, y por extensión, el Mediterráneo

Su mejor momento cuando navega
Seguramente cuando navegas de regreso, relajada y sin prisas.

Su situación más difícil pasada en el mar
La muerte por ahogamiento de un participante en una regata.

Algo que no ha de faltar a bordo
Elementos de seguridad, agua y sentido común.

Otra afición, aparte del mar
Viajar, pasear con Ginebra, un perro labrador de 4 años y un 'gintonic' con amigos en casa

Un libro
Cualquiera del que aprenda algo. Acabo de leer *A cuerpo de Gato* de Hiro Arikawa y el próximo en la lista es *El Arte de conducir bajo la lluvia* de Garth Stein.

Plato favorito
Sin duda, la tortilla de patatas.

SAVER

TOHATSU
Feel the Wind™

Ahora puedes encontrar los modelos Saver en tu concesionario Tohatsu.

Saver es reconocida por la seguridad, durabilidad y confort de navegación de sus barcos, incluso en las condiciones más exigentes.



www.tohatsu.es
www.saverimbarcazioni.com

grow IBERIA
DISTRIBUIDOR OFICIAL


SPORT YACHT
No guardes nada para una ocasión especial
www.sportyacht.net
SESSA KEY LARGO 24 (ENTREGA INMEDIATA)
Importadores en exclusiva para España:
sessa marine
FILIPPETTI YACHT
EXPLORER

ENTREGA INMEDIATA



FILIPPETTI S55



SESSA C38



MINGOLLA BRAVA 19



MINGOLLA BRAVA 22 WA



SAND G20



SAND G26

KEY LARGO PURE EMOTION

MINGOLLA CANTIERE NAUTICO

SAND BOATS

UNA HISTORIA DEL *CORTO MALTÉS*

La vuelta a Francia a vela



Durante la estancia en **La Rochelle** coincidimos, y estuvimos abarloados, al famoso velero “Joshua” de Moitessier, una de las fotos más míticas de este viaje.

© TEDDY VERNEUIL / TURISMO DE BRETAGNE





Nuestro colaborador, Álvaro González, nos narra en esta ocasión la Vuelta a Francia a bordo de su velero de 6 metros, un itinerario que comienza en la bahía de Santander, asciende por la costa Atlántica y el Canal de la Mancha, para continuar una navegación fluvial por el Continente hasta París y, a través de ríos y de canales, llegar al Mediterráneo. Tres meses de travesías, más de 2.000 millas y el descubrimiento de 13 ríos, son un balance más que positivo. *Por Álvaro González de Aledo Linos*

Saint Malo - Bahía del Mont-Saint Michel.

Cuando en 2018 empecé a preparar la vuelta a Francia la bibliografía que consultaba no paraba de citar puntos peligrosos en el viaje que proyectaba. La principal dificultad iban a ser las corrientes de marea, que en la zona atlántica de Francia pueden alcanzar 11 nudos. En segundo lugar las barras de los ríos, que en bajamar se secan, a media marea forman olas rompientes, y sólo en pleamar y con poca ola se puede pasar por encima. En tercer lugar las aceleraciones del viento en cabos y estrechos, de los que hay muchos sobre todo en Normandía. En cuarto lugar los fenómenos tormentosos, típicos de la esquina Este del Golfo de Vizcaya. En quinto lugar los puertos de varada o con "umbral" sumergido. Son puertos que se secan en bajamar, o se entra por una esclusa, o en los que se ha construido, en el fondo, un muro artificial que retiene el agua en el interior cuando baja la marea, para que no se vacíen. Y finalmente, el tráfico comercial y otras dificultades en los canales y ríos.



FOTO: YANNICK DERENNES / TURISME DE BRETAGNE

Por lo tanto el catálogo de dificultades era amplio y lo llevaba bien estudiado cuando salí de Santander. Pero ahora que hemos vuelto puedo asegurar que por todos esos sitios y circunstancias hemos pasado con el *Corto Maltés*, un velerito de menos de 7 metros y con un motor de 8 CV (al final del viaje de 6 CV) sin ninguna dificultad. Pero claro, siempre consultando la meteorología, navegando a favor de la marea, y dedicando una o dos horas cada día a la panificación de la siguiente etapa. Con el mismo barco (un Tonic 23) he dado la vuelta completa a España, he ido a Bretaña y a la Isla de Elba, y he recorrido la cornisa Cantábrica, lo que he contado en libros anteriores.

Primeros ríos e islas

La primera parte del viaje, hasta el **Golfo de Morbihan**, ya la conocía de navegaciones anteriores. Después siguió un dédalo de islas, a cual más bonita, avanzando algunos días sin tocar el Continente: **Yeu**, **Belle-Île**, **Groix**, **Glénan**… Cada una con sus características y todas con ese aire de viejo péndulo parado que rodea a las poblaciones insulares. A **Belle-Île** (en teoría "La Isla Bella") llegamos con una meteorología bretona, en pleno junio con todo el "Pescanova" puesto. Coincidimos con una regata amistosa de asociaciones que enseñan a disfrutar de la vela a personas con distintas problemáticas médicas o sociales, como nosotros en Santander a los niños de oncología. Como había aviso de temporal nos quedamos dos días. Pese al mal tiempo la isla nos encantó.

El mítico Raz de Sein

Iba a ser uno de los puntos calientes de esta navegación e íbamos temerosos. Habíamos elegido como puerto de salida **Audierne**, que está una milla tierra adentro en el río Goyen, por ser el último antes del **Raz de Sein**. Desde allí se planifica muy bien ese paso tan peligroso.
Por la mañana hablamos con dos veleros el doble de grandes que el *Corto Maltés*, y los dos habían decidido esperar al día siguiente para pasar el Raz, con mejores condiciones. Nosotros salimos con las dos velas muy rizadas por si acaso, pero según avanzaba la jornada vimos que el pronóstico era exagerado y a media mañana nos agarró ya la corriente de marea empujándonos hacia el Norte en la buena dirección, sin que aquello empeorase. El cálculo para llegar al Raz lo bordamos y llegamos justo cuando empezaba la corriente a tirar hacia el Norte en el estrecho. La corriente era tan fuerte que tuvimos que desenrollar el génova para tener algo más de velocidad que ella y que el barco fuera maniobrable, y pasamos lo más estrecho del Raz en orejas

De Audierne a la Ile de Sein.

Aérea de la Bahía de Brest.

© THIBAULT PORIEL-SB / TURISMO BRETAGNE





El Raz du Sein es la corriente violenta que se forma en el estrecho entre la Isla de Sein y la Pointe du Raz, en el Continente, a veces hasta de siete nudos, con olas difíciles de negociar y sembrada de escollos. Lo consideran el "Cabo de Hornos de Francia". No hay que afrontarlo contra la corriente por la imposibilidad de contrarrestar su fuerza, ni en la situación de viento contra corriente por las olas rompientes, ni con mala visibilidad por los escollos.



de burro. En el punto culminante hicimos puntas de más de ocho nudos. Hasta la niebla y la lluvia nos dieron una tregua para poder hacer algunas fotos del faro de la Vieille y la cardinal oeste de la Plate, los dos puntos de referencia para atravesar el Raz. Una vez pasado el Raz estuvimos tres días haciendo tiempo por la amplia bahía de **Douarnenez**, para llegar a **Brest** el día que esperábamos a Ana, mi compañera.

La rada de Brest

La bahía de Brest ha sido uno de los descubrimientos de este viaje. Es un auténtico mar interior en la esquina Noroeste de Francia, de 15 millas de largo por 6 de ancho, y 350 km de costa. En su interior desembocan cinco ríos con su correspondiente estuario, si bien sólo son navegables dos, **el Aulne** y **el Elorn**. La rada tiene doce islas y está muy protegida de los elementos (que allí proceden del Oeste) por su estrechísima entrada, de una milla de ancho. Por eso, y por su escasa urbanización, es un plano de navegación muy atractivo.

El río Aulne

Durante las dos semanas que estuvimos en Brest, alquilamos un coche para recorrer los alrededores e hicimos una excursión fluvial remontando el río Aulne hasta Chateaulin, que es el último puerto accesible sin desarbolar, 31 millas tierra adentro. Una navegación tranquilísima, empujados por la marea y alternando la vela y el motor según cómo nos alcanzara el viento en cada meandro.



Nos quedamos en la **Marina du Château**, la más céntrica. Nada más amarrar vinieron cinco agentes de aduanas con armas cortas. Nos hicieron abrir hasta la sentina, además de revisar el interior de todas las mochilas y bolsas con guantes blancos. Finalmente nos dieron un certificado de la inspección para que no volvieran a pararnos.

El Finisterre francés y el Canal de la Mancha

Tras Brest continuamos nuestra navegación hacia el Norte. El **Canal del Four**, entre la Isla de Ouessant, que marca el final de Francia por el Oeste, y el Continente, y que iba a ser otro de los puntos calientes con corrientes de 7 nudos, lo pasamos sin pena ni gloria a favor de la marea. Llegamos así al **Canal de la Mancha**, marcado por las profundas rías y las poderosas corrientes de marea. Hacíamos medias de velocidad impresionantes. El Canal de la Mancha se "llena" con la marea de Oeste a Este en su mitad izquierda y de Este a Oeste en su mitad derecha, y se vacía al revés. Por lo tanto los primeros 15 días teníamos que intentar salir de puerto al final de la bajamar, y dejarnos llevar hacia el Este con la marea, cuyas 6 horas nos permitirían hacer, a 5 nudos, unas 30 millas, y llegar a los puertos en pleamar. El problema vendría en la segunda mitad, que para navegar hacia el Este tendríamos que

Una inscripción con la estela



Antes de abandonar la rada de Brest decidimos intentar una chaladura que habíamos prometido a nuestros amigos. Es un regalo inmaterial que consiste en escribir en el mar un mensaje con la estela de tu barco, que queda registrado sólo en la pantalla del plotter.

dejarnos llevar por la vaciante, y por lo tanto llegaríamos a los puertos en bajamar.
Empezamos a conocer las peculiaridades de los puertos de varada y con umbral. En el puerto de **Dahouët**, al fondo de un fiordo precioso, llegamos en pleamar. Nos colocaron muy cerca del umbral, lo que nos permitió apreciar muy bien el fenómeno. Cerca de la medianoche nos despertamos por un ruido sordo. Al salir vimos que era el agua vaciándose por encima del umbral, que formaba como una cascada sobre un muro de 150 metros de largo. Luego todo se serenó y dormimos hasta la madrugada. Nos habían confirmado que a las 5.30 h habría agua suficiente para salir. A las 5 h el antepuerto estaba completamente seco y con todos los barcos varados. Pero mientras desayunábamos oímos otra vez el ruido de una cascada, y era la marea que estaba llegando y pasando por encima del umbral. En lo que tardamos en recoger el desayuno había alcanzado casi dos metros sobre el umbral y salimos sin ningún problema. En esa costa sube 10 o 12 metros en cada marea, lo que significa un metro en media hora de promedio, pero en las horas centrales un metro y medio en media hora.



pleamar

Puertos con umbral

Perros-Guirec se encuentra al fondo de una enorme bahía que se seca en bajamar. Como llegamos en pleamar la bahía estaba completamente despejada de problemas y parecía mentira que eso estuviera seco seis horas después. Es uno de esos puertos con umbral en el que al subir la marea no se pasa libremente por encima del umbral sino por una "puerta".



bajamar

Dos ríos extraños y preciosos

En aquellas costas nos introdujimos con el *Corto Maltés* por otros dos ríos maravillosos. Uno de ellos el **Trieux**, que ha excavado un cauce entre zonas de bosque, y es navegable hasta la ciudad de Pontrieux superando una esclusa, 17 kilómetros tierra adentro. Es muy visitado por los ingleses, por ser un buen refugio y estar sólo a 45 millas (un día de navegación) desde las Islas Anglonormandas. Lo que vimos fue espectacular, un repertorio de bosques hasta la orilla, casas humildes o señoriales, amarraderos de película, una isla rocosa en mitad del río (la Roc'h Donan), un castillo medieval, una esclusa, el agua limpia...

El río **La Rance**, que desemboca junto a Saint-Malo, es otro de los sitios míticos de la vuelta a Francia y de los más curiosos por los que se puede navegar. Es un enorme río (un kilómetro en su desembocadura) al que se cerró en 1966 con una presa mareomotriz que utiliza la fuerza de la marea al subir y al bajar, y por lo tanto la represa se llena y se vacía. Tiene una esclusa que permite pasar a los barcos deportivos. Esta primera parte del río, donde el agua es salada y está sujeta a las mareas artificiales, se llama "La Rance Marítima". A mitad del recorrido hay otra presa con esclusa por la que se accede a la parte "fluvial" de La Rance, que es de agua dulce. Era la presa original y única antes de construirse la mareomotriz, y el agua corre en una sola dirección (hacia el mar). Aguas arriba no hay mareas y se navega como en cualquier canal. Tanto en la parte marítima como en la fluvial hay varios puertos, el último de la parte fluvial en pleno centro de la ciudad medieval de **Dinan. A partir de allí se puede llegar por los canales hasta el Golfo de Vizcaya atravesando 47 esclusas, pero ya desarbolando.**

Islas Anglonormandas, un confeti de Inglaterra en Francia:

Desde La Rance fuimos a las islas Anglonormandas, a 13 millas de Francia y a 90 de Inglaterra. Jersey es la más grande de las Islas Anglonormandas, o "Islas del Canal". Son inglesas pero con un estatus especial, parecido a Gibraltar. Su Jefe de Estado lo designa la reina de Inglaterra y su representación internacional y defensa son responsabilidad del Reino Unido. Es un paraíso fiscal, no existe el IVA y el diesel es baratísimo, aunque la vida es cara y se la considera sofisticada y cosmopolita.



La foca Josefina

Cerca de Plouër-sur-Rance, un puerto unas diez millas río arriba de La Rance, vimos en una rampa de varada a una foca durmiendo. Era la famosa "Josefina". Fue abandonada por su madre en la bahía del Mont Saint-Michel, criada durante seis meses en el Oceanópolis de Brest, y vuelta a liberar allí para ver si se reunía con su manada. Pero reapareció en La Rance. Al principio a los vecinos les molestaba, porque cogió la costumbre de subirse a los botes fondeados para tomar el sol, y decían que acababa con la pesca. Los de Oceanópolis volvieron a capturarla y la devolvieron a la colonia de Mont Saint-Michel, pero Josefina reapareció una semana después en La Rance. Ahora se ha hecho una vecina más, es famosa y sale hasta en las postales.





El temido Raz Blanchard

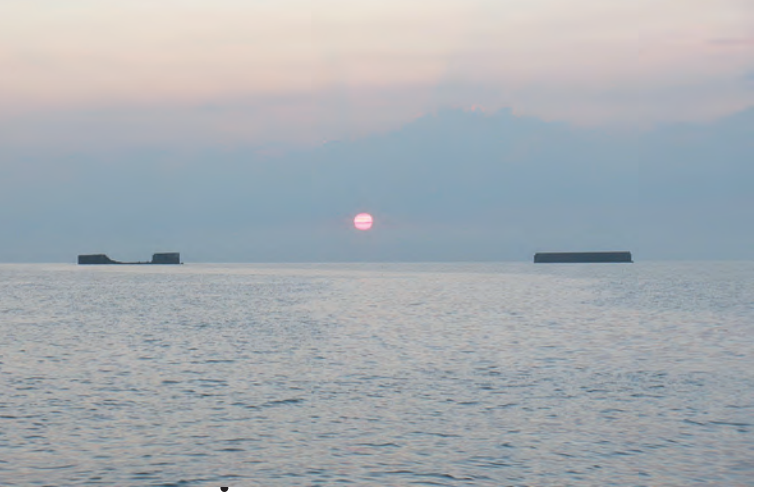
Salimos temprano de la isla anglosajona de Guernsey y desde el primer momento sopló un viento del Oeste maravilloso de fuerza 4, en vez del Norte que estábamos esperando, con poca ola y en un día soleado, que nos permitió hacer toda la travesía a vela y en la misma marea. Antes de agarrarnos la marea favorable ya íbamos a seis nudos sólo a vela, el cielo estaba limpio y el mar brillaba con mil facetas. A eso de la una ya habíamos pasado la parte más estrecha del raz y resultó una de las navegaciones más divertidas y tranquilas, a una velocidad endiablada pero siempre confiados, lo que se suele llamar una navegación de señoritas. Total, que llegamos hasta Cherburgo subidos en la cinta transportadora de la marea del Raz Blanchard, 46 millas en seis horas y media, contando la entrada a puerto y las maniobras. ¡Casi ocho nudos de promedio, con picos de más de diez nudos!

La costa de Normandía

En Cherburgo pasamos tres días para el cambio de tripulación y afrontar las etapas de Normandía, una costa marcada por sus acantilados, profundas rías y complicaciones de la marea. En algunos puertos de Normandía, especialmente los situados en estuarios, la marea sigue un patrón de "doble pleamar". Parece que el agua empieza a bajar, pero al cabo de unos minutos viene otra oleada que la hace subir de nuevo y permanece alta durante 1-2 horas más. Parece que tiene que ver con que la onda enorme de marea (hasta catorce metros en vertical en

El Raz Blanchard es el estrecho entre la Isla de Alderney y el Continente. Los franceses le llaman "el infierno líquido", la gente se despide diciendo "con cuidado", y se producen corrientes de hasta once nudos que cuando se enfrentan al viento dominante provocan olas rompientes peligrosísimas. La parte continental de ese estrecho es el Cabo de La Hague, que sale de Francia como un dedo y se introduce hasta el centro del Canal de la Mancha, acelerando los vientos, tanto del Este como del Oeste, en dos grados (si entras con fuerza 5, en su entorno habrá fuerza 7).







El desembarco fallido de Normandía

Después de habernos familiarizado con el fenómeno de la doble pleamar llegamos a **Arromanches**, donde según la carta hay un puerto ("Port Winston") aunque en realidad allí no queda nada se parezca. En 1944 el ejército inglés montó un puerto artificial para el desembarco de Normandía, trayendo a remolque desde Inglaterra unos bloques de hormigón del tamaño de un edificio de seis pisos llamados "bloques Phoenix". Al llegar a la costa los hundieron hasta que tocaron fondo llenándolos de agua y arena, y así construyeron el mayor puerto artificial de la historia, de unas 300 hectáreas, por el que desembarcaron 700.000 toneladas de material bélico. Constaba de unos rompeolas y por dentro unos muelles en forma de "T" hasta la playa. Pero claro, no estaban cimentados y con los años las tormentas destruyeron el puerto, dispersaron o sumergieron los bloques, y aquello ha quedado como un vestigio de la Segunda Guerra Mundial, para el recuerdo. Los pocos bloques que aún se ven están dispersos, en una línea discontinua, y no protegen en absoluto del oleaje ni del viento. Y por si fuera poco, en el interior hay varios naufragios no balizados, y el fondo está plagado de diversos residuos bélicos que complican el fondeo por la facilidad con que las anclas se traban.

Normandía) es frenada al llegar al platillo continental, donde su cresta avanza más deprisa que su valle, que es frenado por los fondos someros. La entrada posterior del valle en el estuario generaría la segunda pleamar.

Aguas interiores

Después de una semana más navegando hacia el Este entramos en el Continente por **St. Valery-sur-Somme**, un poco antes de la frontera con Bélgica. El puerto está justo aguas abajo de la esclusa que da acceso a la navegación fluvial y allí desarbolamos.

Atravesamos dos tipos de esclusas e infraestructuras que se iban alternando, según atravesáramos zonas industriales o campestres. Un tipo de esclusas eran los canales enormes pensados para mercantes, con esclusas de doscientos metros de largo y veintitantos de desnivel, que teníamos que compartir con petroleros o portacontenedores. Allí los puestos de amarre para fondear no servían para los barcos deportivos, pues eran dos simples pilones separados por 20 o 30 metros y sin acceso a la orilla, lo que nos obligaba a amarrarnos en cualquier sitio a las zarzas de las orillas.

Otro tipo de esclusas son los pequeños canales de las zonas campestres del interior, que por falta ya de uso comercial se han transferido a las regiones y están mal mantenidos. Las pequeñas esclusas se llenaban hasta el borde como esas piscinas que rebosan, algo inaudito y que nos complicaba la vida, porque por muy bajas que pusiéramos las defensas acabábamos con el riesgo de apoyar el casco en la nueva orilla de cemento que se formaba al llenarse.

A motor iniciamos la navegación por los ríos y canales, más de 700 millas que nos llevarían hasta el Mediterráneo en algo más de un mes. Y ello bajo una ola de calor con 32ºC a la sombra, y en el interior del barco 35ºC. Y aquí empezó nuestro peor purgatorio.



Pero lo peor era que algunos canales estaban colmatados de algas y parecían el Mar de los Sargazos. Nos pasábamos hasta 5 horas cada día luchando por conseguir avanzar liberándonos de ellas, parándose el motor por el peso que llevaba la hélice a rastras, calentándose al obstruirse la toma de agua, teniendo que sacarlo para limpiarlo, y dando periódicamente atrás para liberar la quilla de las toneladas de algas que arrastraba.



Problemas con el motor

En lo peor de la travesía se rompió la inversora de tanto trabajar contra la hélice bloqueada. Los talleres o estaban demasiado lejos y los mecánicos no venían a ver el motor (tenía que llevárselo yo, a distancias de cincuenta o cien kilómetros), o estaban de vacaciones, o no lo cogían si no era de su marca. Voies Navigables de France no tenía servicios de remolque para llevarnos a algún sitio habitado. Se ve que al no estar en peligro una vida humana, como pasa en las averías en el mar, lo otro no era prioritario. Conseguimos pasar las esclusas que quedaban hasta llegar al primer sitio habitado, donde un mecánico de automóviles nos arregló el motor, aunque más adelante siguió bloqueándose por las algas y finalmente tuvimos que comprar un fueraborda nuevo. Cogimos el único que tenía el concesionario (de 6 CV en vez de 8 CV, y sin alternador para cargar la batería) lo que nos dejó con menos potencia y sin posibilidad de usar la neverita eléctrica en medio de la canícula.





La Vuelta a Francia en cifras

Tiempo empleado
105 días
(24 de mayo a 5 de septiembre 2018).

Millas recorridas
2.065

Millas en ríos y canales
713

Esclusas atravesadas
200

Pernoctaciones en marinas
65, o sea, el 62 % de las noches

Precio de las marinas
de 32 euros a 6,5 euros por noche

Coste
640 euros por persona y mes

Consumo de gasolina
272 litros
Supone que hicimos a motor, solo o apoyando a las velas, el 10 % del recorrido por mar.

Lo mejor
La entrada a París, navegar por La Rance, y las islas Anglonormandas. Haber aprendido a navegar con las mareas impresionantes de La Mancha.

Lo peor
Los canales, su falta de infraestructuras y de apoyos a la navegación deportiva. En segundo lugar, tener que navegar esquivando los ejercicios de tiro del ejército francés en la costa atlántica.



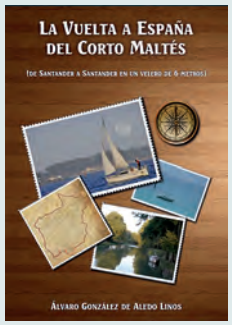
Llegamos a París

Pese a las dificultades conseguimos llegar a **París** a través del río Oise, un afluente del Sena. La navegación allí era muy técnica, por la cantidad de señales puestas por todos lados que había que ir interpretando, por las normas de preferencia en las islas fluviales y los cruces, y porque a veces te alcanzaban barcazas por detrás y había que ir vigilando tanto la proa como la popa, algo a lo que no estamos acostumbrados en el mar.

Llegar a París con el *Corto Maltés*, sin haber dejado de navegar desde Santander (más de 1.500 millas en la estela), fue un sueño hecho realidad, lleno de experiencias que llenaban la existencia y justificaban todas las penalidades de esos dos meses y medio. La Torre Eiffel apareció sobre las casas de la orilla izquierda del Sena como una diva.

Después de unos días de descanso en París continuamos hacia el Sur. Entre otras infraestructuras navegamos casi cinco kilómetros bajo una montaña, el **Túnel de Balesmes**. Se construyó en 1883 para unir las cuencas del **río Marne** (por el que habíamos ido ascendiendo los días previos) y el **Saône**, afluente del Ródano, por el que iríamos descendiendo a partir de entonces. El túnel está a 340 metros de altitud, la más alta a que he navegado con el *Corto Maltés*. Es de una sola dirección y te dan paso en uno u otro sentido cuando está vacío, tardándose como una hora en pasarlo. Parece mucho para cinco kilómetros, pero es que está prohibido ir a más de 4 km/hora (dos nudos) y es muy estrecho y con cualquier despiste te chocas con los bordes. Finalmente, llegamos tres semanas después a Avignon, en el Mediterráneo, y de allí llevamos el barco a Santander por carretera. ❋

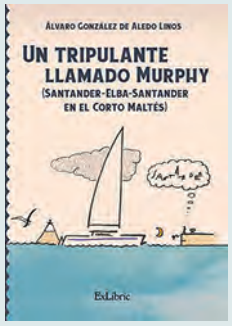
Aventuras del *Corto Maltés*



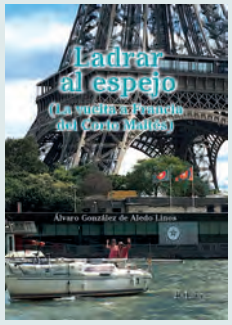
- *La vuelta a España del Corto Maltés*. De Santander a Santander en un velero de 6 metros, Editorial ExLibric, 2013.



- *Santander-Bretaña-Santander en el Corto Maltés*, un velero de 6 metros, Editorial ExLibric, 2016.



- *Un tripulante llamado Murphy (Santander-Elba-Santander en el Corto Maltés)*, Editorial ExLibric, 2017.



- *Ladrar al espejo (La Vuelta a Francia del Corto Maltés)*, Editorial ExLibric, 2019.

CLUB NÀUTIC
VILANOVA



VEN A VILANOVA I LA GELTRÚ

Un puerto y una ciudad a tu medida, a 35 minutos de Barcelona

www.cnvilanova.cat

AMARRES DE COMPRA: 665,5 €/m² (Entrada socio incluida. Posibilidad de financiamiento)	
6 x 2,65 m.	**10.580 €**
8 x 3,10 m.	**16.505 €**
10 x 3,65 m.	**24.290 €**
11 x 3,90 m.	**28.550 €**
12 x 4,20 m.	**33.540 €**
12 x 4,44 m.	**35.470 €**
14 x 5,00 m.	**46.585 €**

(IVA incluido)

AMARRES DE ALQUILER: 96,8 €/m² (Ejemplos de precios anuales. Servicios y IVA incluidos)	
6 x 2,65 m.	**1.540 €**
8 x 3,10 m.	**2.400 €**
10 x 3,65 m.	**3.533 €**
11 x 3,90 m.	**4.152 €**
12 x 4,20 m.	**4.878 €**
12 x 4,44 m.	**5.160 €**
14 x 5,00 m.	**6.776 €**

(IVA incluido)







Rambla del Port, S/N - 08800 Vilanova i la Geltrú - Barcelona - Tel. (34) 93 815 02 67 - cnv@cnvilanova.cat - www.cnvilanova.cat - 41º 12.3' N - 1º 43.7' E

ATENCIÓN A L



Unas velas bien cuidadas son la garantía de que el principal propulsor de nuestro velero funcionará correctamente en el momento que nos haga falta, por lo que debemos prestarles la necesaria atención para darles una vida longeva y en buenas condiciones.

FOTO: BAVARIA 34 CRUISER

AS VELAS

Las velas son el motor principal de cualquier velero y un elemento que resulta imprescindible mantener en buenas condiciones para evitar que pierdan su efectividad y para que ofrezcan siempre el mejor rendimiento.

El problema reside en que, excepto en embarcaciones de regatas, en las que las velas son herramientas de precisión para conseguir las más altas prestaciones, actualmente en los veleros familiares, en los que se utilizan mayormente los sistemas enrollables, las velas se dejan izadas en la mayoría de casos desde el día de su compra hasta que presentan algún deterioro que obliga a su reparación.

Esta falta de atención de nuestras velas, puede suponer problemas en momentos críticos o simplemente durante nuestras vacaciones de verano, resultando en ese periodo algo más difícil encontrar un taller de reparación que nos pueda atender sin largas esperas y a un precio razonable.



FOTO: CARLO BORLENGHI / NORTH SAILS

Debemos protegernos

Del sol

Uno de los enemigos más importantes de las velas es el sol, que invariablemente quema los tejidos y las costuras, por lo que es importante proteger nuestras velas mediante fundas colocadas correctamente cuando no se usen durante prolongados periodos o, en el caso de velas enrollables, que estas cuenten con una banda de protección solar cubriendo el perfil que queda expuesto cuando están enrolladas.

De la suciedad

Mantener nuestras velas limpias de sal y suciedad es importante para evitar la degradación de su aspecto, pero también para que no lleguen a penetrar en su estructura sedimentos que podrían dañarla e incluso el óxido de los herrajes que afecta rápidamente algunos de los componentes de los filamentos. Un procedimiento básico muy útil consiste en aclarar frecuentemente las velas con agua dulce y dejarlas secar completamente antes de estibarlas, preferiblemente a resguardo del sol, para evitar la aparición de moho. Para limpieza más profunda en caso de manchas, el mercado ofrece múltiples productos muy útiles, aunque para casos que parecen irrecuperables podemos probar a eliminar frotando con un trapo con agua y un poco de lejía al 2%, siempre que no sean de Nailon, Aramida o de tipo laminado, aclarando después con abundante agua dulce.

De los cortes y rozaduras

El propio uso de la vela supone que en algún momento se pueda rozar o incluso rasgar al tocar elementos como los candeleros o las crucetas, entre otros. Es recomendable poner previamente fundas en los elementos críticos, así como refuerzos anti-rozaduras en las secciones de las velas que pueden verse más frecuentemente afectados. Igualmente es obligatorio que hagamos revisiones periódicas para encontrar posibles rasgaduras que, por la propia presión del viento, pueden hacerse grandes rápidamente, si no procedemos a su reparación aunque sea con un simple parche provisional.



FOTO: SAILSELECT

Actualmente en los **veleros familiares**, en los que se utilizan mayormente los **sistemas enrollables**, las **velas** se dejan **izadas** en la **mayoría de casos** desde el día de su compra hasta que presentan **algún deterioro** que obliga a su **reparación**.

JEAN LIOT / JEANNEAU SUN ODYSSEY 349



Siempre es una buena idea ponernos en manos de un profesional para mantener en perfectas condiciones cualquier elemento de nuestra embarcación, ya sea para su limpieza o reparación, pero en el caso de las velas existen detalles que si los tenemos en cuenta pueden incluso suponer un interesante ahorro económico.

Por esa razón es más que recomendable preparar una rutina para cuidar nuestras velas, que debemos además ajustar a sus características, desde el sistema de construcción al tipo de aparejo, pero sobre todo al material de construcción.❊ ***R. Masabeu***

CAMBIA TU MENTALIDAD

HELIX™, con tecnología de reparto de cargas 3Di Load Sharing®, es el futuro. Y el futuro es ahora.



CUNTIS

Pol. Ind. A Ran, 62
36675 Cuntis
Pontevedra
986 54 81 32

BARCELONA

C/ General Mitre,
163 local
08022 Barcelona
609 440 889

VALENCIA

Camino Canal, 91
46024 Valencia
963 24 32 97

northsails.com

NORTH SAILS

Velas de portantes más competitivas

La nueva reglamentación ORC para la temporada 2020 ofrece interesantes oportunidades de optimización de velas que podemos aprovechar para conseguir que nuestro barco sea más competitivo. North Sails España nos explica cómo.



El pasado 13 de enero, el Offshore Racing Congress anunciaba la nueva reglamentación ORC que se aplicará en las regatas de 2020. El documento muestra modificaciones que afectan a las velas y que ya han sido estudiadas por los expertos de North Sails España, que han identificado interesantes oportunidades para sus clientes. *"La nueva reglamentación ORC 2020 abre un abanico de posibilidades para las velas de portantes que merecen ser estudiadas caso a caso"*, explica Luis Martínez Doreste, director comercial de North Sails España.

Entre los cambios aplicados, hay uno especialmente significativo que repercute a los espís asimétricos. *"Hasta el año pasado, se consideraba que un espí era asimétrico si la cadena media era mayor o igual al 75% de su pujamen, y especialmente en rumbos de través cerrado proporcionaban un beneficio frente a la regla"*, explica Juan Meseguer. *"De cara a 2020, ORC ha cuantificado cuánto te beneficias con esa vela y lo ha aplicado para definir el rating. En vez del 75%, ahora se considera espí a la vela con una cadena media a partir del 85% de su pujamen"*.

¿Esto supone una penalización para quienes equipen códigos cero? En opinión de Martínez Doreste, lo que hace es abrir una ventana de oportunidades si dejamos la optimización en manos de una velería experta como North Sails, que cuenta con las herramientas necesarias para conseguir un buen ratio con las velas de portantes. *"Para aquellos clientes que ya tengan velas tipo código cero, estudiamos la mejor configuración y la adaptamos al nuevo reglamento. Estudiamos cómo cambia su rating y adaptamos la vela a la mejor configuración posible"*. Además de mejorar las prestaciones puras de nuestro barco, conseguiremos optimizar su rendimiento bajo la nueva reglamentación ORC, resultando en una mejor competitividad en regata.

www.northsails.com

North Sails organiza *webinars* sobre diseño

Durante el estado de alarma decretado por el Gobierno de España para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, los expertos Luis y Jorge Martínez Doreste han impartido seminarios web sobre diseño y análisis de velas. El primero tuvo lugar el 2 de abril. El director comercial de North Sails, Luis Martínez Doreste, y el responsable comercial de firma en la zona del Cantábrico, Jorge Martínez Doreste, cuentan con impecables trayectorias como regatistas y amplia experiencia impartiendo seminarios y clinics sobre velas por los principales clubes náuticos de España. Esta vez, los expertos de North Sails llegaron directamente a nuestras casas a través de Internet gracias al primer webinar en el que hablaron sobre la importancia del diseño de una vela y el análisis de sus prestaciones. Los participantes formularon sus preguntas a través de un chat en el que Luis y Jorge respondieron en directo.

Promoción Código C "Cruising" de SailSelect, el Código 0 para crucero

Ver vídeo de Enrollado de Code 0 en el Canal Youtube de Sailselect



Como en la actual situación no podemos navegar, lo único que nos queda es soñar y llenarnos de ilusiones. Para ello la Velería SailSelect quiere compartir su nueva gama de Código 0 estándar, que están disponibles en stock y se adaptan fácilmente a todos los modelos de barco.

Los yates modernos cada vez tienden a tener velas de proa más pequeñas, tipo foque o incluso foques autovirantes. Son efectivas en ceñida, pero pierden mucho rendimiento en rumbos más abiertos y en rumbos portantes, sobre todo con poco viento. Para obtener más velocidad en rumbos abiertos y poder disfrutar de la navegación con vientos flojos, es imprescindible incorporar una vela complementaria más grande y ligera.

SailSelect lleva años comercializando con mucho éxito su gama de **Genakers** con 20 tamaños estándar. Ahora amplía esta gama con el novedoso **Code C**, una mezcla entre Código 0 y un Spi asimétrico. Es una vela muy fácil de llevar, ya que no necesita maniobra de spi y se monta en un almacenador que, mediante un sencillo enrollado, permite poner y quitar la vela sin problemas. Para ello lleva incorporado en el gratil un cable antitorsión confeccionado en dyneema preestirado, que garantiza un enrollado fácil, seguro y con poco esfuerzo.

El manejo de la vela es tan simple como el de un génova solo que, debido a su mayor superficie y diseño especial, esta vela rinde mucho más y genera más potencia en rumbos abiertos y con viento ligero. La vela es muy eficaz en rumbos entre 60 y 140 grados, aunque también puede cubrir los rumbos más abiertos de un spinnaker hasta 180 grados.

www.sailselect.es



Preparar el barco para el verano
TEMPORADA EXPRÉS



FOTO: BURRIANANOVA

En cuanto podamos salir de casa, cualquier marinero va a poner rumbo directo a su barco para poder largar amarras cuanto antes, pero primero debe asegurarse de que todo vaya a funcionar correctamente. *Por R. Masabeu*

Estos meses de inactividad y confinamiento, la mayoría no hemos podido preparar con la habitual previsión nuestra embarcación y ni siquiera acceder a ella en muchos casos. Esta situación puede suponer un problema desde el momento en que el aislamiento obligado se levante, que será sin duda bien entrada la acostumbrada temporada de navegación.

Con menos días disponibles para disfrutar del buen tiempo a bordo de nuestra embarcación, será necesario programarnos correctamente para ponerla a punto rápidamente y poder salir a navegar cuanto antes sin sufrir problemas derivados del periodo de inactividad. Por supuesto, los que habían sido previsores y, como cada año, habían realizado un adecuado invernaje, tendrán menos posibilidades de que aparezcan problemas a la hora de empezar a navegar, pero también los más descuidados pueden seguir una serie de tareas para poder iniciar la tardía temporada con garantías. Para ello es más que necesario que primero hagamos un chequeo exhaustivo de la embarcación para saber qué debemos preparar primero y de qué manera.

Limpieza

El limpiar a fondo nuestra embarcación, tanto de cubierta como de interiores, resulta imprescindible no solo para su cuidado, sino también para descubrir más fácilmente los posibles deterioros. Tampoco olvidaremos en este apartado vaciar los depósitos de agua y su desinfectado si fuera necesario, antes de volver a llenarlos. Por supuesto, es imprescindible contemplar la necesidad de hacer fondos de la embarcación, con especial atención al estado de limpieza de la hélice y tomas de agua de refrigeración, por lo que reservaremos cuanto antes plaza en el varadero, donde seguro que se acumulará una larga lista de peticiones en cuanto se abra la veda.

El motor

Por supuesto debemos revisar el estado del motor, de su limpieza, de su ventilación y condiciones de su cámara si es interior, así como la aparición de roturas óxidos y sulfataciones. También analizaremos todos los filtros, de refrigeración, aceite y combustible, para ver su estado y si tienen agua o suciedad, además de la temida gelatina propia de los depósitos de gasoil mal cuidados. Una vez puesto en marcha el motor y comprobado que refrigera y que la transmisión funciona correctamente, no debemos olvidar que también debemos continuar cumpliendo con el programa habitual de mantenimiento.



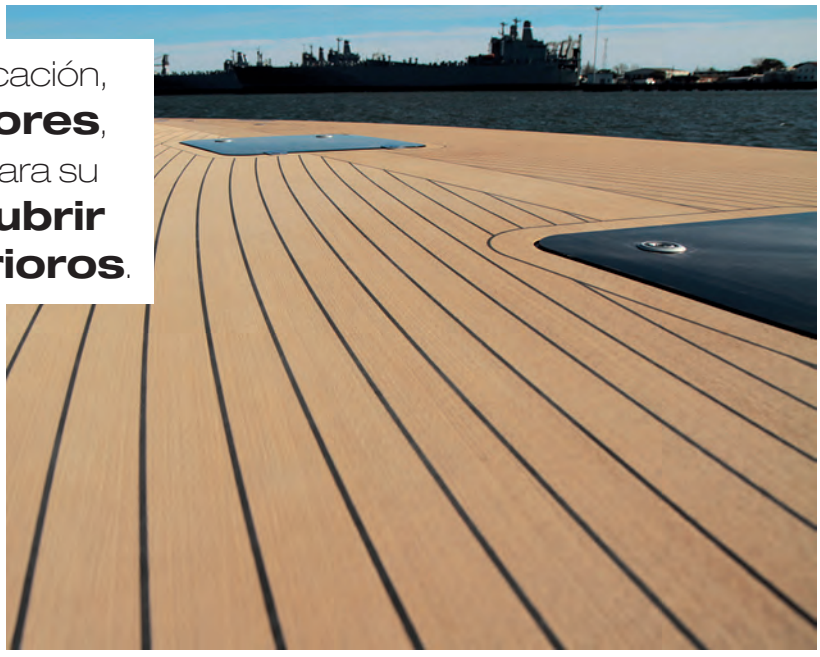
FOTO: JEANNEAU SUN ODYSSEY 319



Las velas

Si hemos mantenido nuestras velas envergadas al mástil y al stay de proa, revisaremos su estado y la posible degradación de sus fundas o forros solares, las abriremos en un día sin viento y comprobaremos la aparición de roturas o suciedad que nos obligue a repararlas o limpiarlas adecuadamente. También en este apartado nos toca hacer funcionar todos los elementos propios de la maniobra como enrolladores, drizas, reenvíos, stoppers o winches, entre otros.

Limpiar a fondo nuestra embarcación, tanto de **cubierta** como de **interiores**, resulta **imprescindible** no solo para su **cuidado**, sino también para **descubrir** más fácilmente los **posibles deterioros**.



Revisión estado general

Los temporales invernales son propicios para que nuestra embarcación sufra daños por muchas razones. Por ello es necesario hacer un exhaustivo control del estado general, revisando en cubierta, interiores o herrajes la aparición de golpes, grietas óxidos y roturas para proceder a su reparación si fuera imprescindible.❋



Electrónica

Todos los elementos que precisen suministro eléctrico, desde la electrónica hasta las instalaciones de a bordo o las baterías, deben ser debidamente testadas previamente a su utilización, comprobando que funcionan y que no hay pérdidas de energía.

FOTO: MERCURY MARINE 400 HP VERADO



Es **imprescindible** hacer **fondos**, con especial atención al estado de **limpieza** de la **hélice** y **tomas de agua** de refrigeración, por lo que **reservaremos** cuanto antes **plaza** en el **varadero**.





El papeleo

Aunque haya pasado mucho tiempo desde la pasada temporada, no podemos olvidar que antes de zarpar debemos asegurarnos de llevar a bordo todo el papeleo oficial requerido por las autoridades, debidamente actualizado, sin olvidar los despachos y los seguros correspondientes.

SUZUKI

Way of Life!

THE ULTIMATE™ 4-STROKE OUTBOARD

GEKI: PARTING SEAS

UNA REVOLUCIÓN EN INNOVACIÓN



DF350A DF300B

THE ULTIMATE SUZUKI DUAL TECHNOLOGIES

- DOBLE HÉLICE (DUAL PROP SYSTEM)
- DOBLE PERSIANA (DUAL LOUVER SYSTEM)
- DOBLE INYECCIÓN
- DOBLE ENTRADA DE AGUA

MOVILMOTORS - IMPORTADOR OFICIAL SUZUKI MARINE

www.movilmotors.com

SANT ANTONI, PARA COMÉRSELO



La tierra y el mar se fusionan para ofrecer unas vistas espectaculares a lo largo de todo el municipio de Sant Antoni, tanto desde la costa como desde tierra adentro, pero también unos productos únicos que son la base de la gastronomía ibicenca.

Sant Antoni huele y sabe a mar, a campo, a almendra, a pescado, a algarroba, a pollo pagès y a frígola. Cuenta con una cofradía de pescadores, una cooperativa agrícola, bodegas de vino, una almazara y productores de aceite de oliva virgen extra que suministran a los chefs de productos locales de primera calidad.

El resultado son restaurantes de un altísimo nivel y unas cocinas que son tradición, modernidad y fusión, que se sustentan en el pasado y miran hacia el futuro convirtiendo a Sant Antoni en un destino gastronómico por excelencia, que cuenta con una identidad culinaria propia que se refleja en la amplia oferta de establecimientos y la primera estrella Michelin de la isla de Eivissa.

El municipio de Sant Antoni se caracteriza por contar con magníficos paisajes y rutas que van desde la mejor costa de la isla a un interior rural y auténtico que te sumerge en la esencia de la isla. Los visitantes pueden descubrir el pla de corona de Santa Agnès, especialmente en la época de floración de sus almendros, el valle de Sant Mateu y sus viñas, la artesanía de Sant Rafel o conocer el litoral navegando por el mar.

Visitar Sant Antoni es recorrer su costa, adentrarse en su mundo rural, oler su naturaleza, admirar sus puestas de sol, conocer su cultura y degustar su exquisita cocina. Sant Antoni llega a través de todos y cada uno de los sentidos. Es Sant Antoni, para comérselo.

visit.santantoni.net
www.santantoni.net

















La actividad de los puertos deportivos y turísticos es esencial

Los puertos realizan tareas indispensables y esenciales que no dejan de hacerse en un estado de alarma.

El presidente de la Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos (FEAPDT), Gabriel Martínez, asegura que los puertos deportivos y turísticos no pueden cerrarse al 100% ya que realizan servicios esenciales y tareas indispensables. *"Nuestro deber es cuidar de las embarcaciones que están amarradas en nuestros puertos y para ello necesitamos el trabajo de nuestra marinería. Todos cumplen el protocolo de seguridad, pero debemos velar por la seguridad y además también podemos encontrarnos con la necesidad de realizar tareas de salvamento o atender a embarcaciones obligadas a recalar por averías gruesas"*.

En cuanto a los usuarios, *"deben estar tranquilos, ya que en todos los puertos pertenecientes a la FEAPDT tienen un protocolo establecido para este tipo de situaciones"*, señala Gabriel Martínez.

Debido al estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, decretado por el Gobierno de España, los puertos tienen cerrado el acceso a toda la ciudadanía. Los ocupantes de los barcos amarrados en los puertos tienen las mismas limitaciones que el resto de los ciudadanos, pudiendo salir de los barcos solamente para comprar comida, medicinas y todas aquellas salidas que autoriza el Real Decreto 463/2020 de 14 de marzo. Además, se ha facilitado el teletrabajo a todos los trabajadores que tengan funciones susceptibles de cumplirse por dicho medio. La recepción y la capitanía de los puertos permanecen, en la medida de lo posible, cerradas al público presencialmente y la atención se produce por internet o por teléfono.

Servicio esencial según el Real Decreto 10/2020

Los puertos deportivos y turísticos realizan servicios esenciales por lo que su actividad continuó, tras el Real Decreto 10/2020 de 29 de marzo, que regulaba un permiso retribuido recuperable para los trabajadores que

no prestasen servicios esenciales, entre los días 30 de marzo y 9 de abril.

Los puertos deben velar por la seguridad, vigilancia y custodia de las embarcaciones que están amarradas y también vigilar que no haya desplazamientos de personas en sus instalaciones. Otros trabajos esenciales son el apoyo a la Aduana y al Servicio de Costas y Fronteras de la Guardia Civil. *"Debemos tener unos servicios mínimos de marinería, suficientes para cubrir cualquier emergencia como pudiera ser un incendio, o hundimiento por temporal. Todos nuestros trabajadores están haciendo una labor esencial y debemos por ello agradecerlo"*, afirma Gabriel Martínez. Lo que sí que se vió afectado por ese Real Decreto fueron los varaderos, que no pudieron realizar ninguna actividad, por lo que está industria sí que se paralizó hasta el **9 de abril**. A partir del 10 de abril, los varaderos retomaron la actividad inicial que tenían durante los primeros días del estado de alarma. No obstante, algunos no funcionan a pleno rendimiento por las restricciones de seguridad que tienen que cumplir o por la falta de suministros.❉

https://feapdt.es/

Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo de 2020, por el que se declara el estado de alarma.





mc² X ESTABILIZADORES Giroscópicos anti-balanceo

Disfrute de la vida a bordo eliminando más del 80% del balanceo causado por las condiciones del mar. Tendrás la sensación de estar firme y seguro como en tierra. Para barcos de hasta 250 toneladas.



Características:
- Altas prestaciones
- Protección completa
- Diseño compacto y funcional
- Alta Flexibilidad de montaje
- Función de freno incorporado



La App móbil registra las prestaciones de los estabilizadores mientras se navega.



Para el control del giroscópio. Disponible en 4" y 5"

Quick® Nautical Equipment



PRONAUTIC TECHNICS

Miquel Servet 19, Pol. Ind. Camí Ral · 08850 Gavà, BARCELONA
T. 938 292 764 · 936 333 680 · angel@pronautic.net · www.pronautic.net

OCEAN RAID by GRAN PRIX DEL ATLÁNTICO

Confinados en el Caribe



Fondeo en Martinica.
FOTO: VAGABUNDO

Dicen que una 'aventura' es una experiencia de naturaleza arriesgada, donde se suele vivir sucesos inesperados, ciertos tipos de riesgo y también momentos de incertidumbre. Esta es la crónica de un grupo de navegantes, que después de cubrir el cruce atlántico, una aventura oceánica con ruta hacia el Oeste impulsados por alisios y alcanzar las Antillas, ahora están viviendo otra aventura, la de confinamiento náutico.

Después de varias semanas disfrutando de la navegación por el Caribe, tras participar en el Ocean Raid by Gran Prix del Atlántico, la pandemia del Covid-19 ha obligado alterar los planes de estos navegantes y adaptarse a unas circunstancias cambiantes, conforme evoluciona una epidemia a escala global y viviendo, con esta inesperada circunstancia, una nueva aventura: vivir aislados a bordo de sus veleros.

Esto obliga a muchos navegantes a sobrellevar unas vicisitudes, que por inesperadas e inciertas, se están convirtiendo en una experiencia propia de las narradas en los relatos de aventuras clásicas, como la *Odisea*, *Simbad del Marino*, o las recreadas por Jules Verne en sus novelas. Este es el caso de los participantes en el Raid Oceánico, donde la proliferación de la pandemia les ha cogido mientras estaban realizando sus excursiones por las Antillas.

La mayoría de los aficionados a la navegación llevan en su ADN el espíritu 'de ser aventureros'. Estas sema-



***Vagabundo* fondeado en Fort-de-France, Martinica.**

nas, en todo el mundo, son muchos los que a bordo de sus barcos, alejados de sus puertos base, se han encontrado en medio de esta crisis sanitaria, como los integrantes del Ocean Raid by Gran Prix del Atlántico.

Las siete embarcaciones del Raid

De las siete embarcaciones que el pasado mes de enero cubrieron la travesía oceánica que les llevó desde Marina Rubicón (Lanzarote) a Marina Le Marin (Martinica), con paso previo por islas Cabo Verde, solo el pequeño Archanbault Sprint 108 *Aixkire* de Iñigo Etxaniz, ha salido del Caribe y llegado a Horta (Azores) el pasado 14 de abril. El resto de la flota que configuraron este viaje atlántico –el Oceanis 34 *Vagabundo* de Juan Antonio Martin, el Dufour 405 *Itaca* de Josep Sayos, el Oceanis 47 *Islay Dos* de Arturo Sotos, el Bavaria 50 *H43 Habana* de Manuel Hernández, el Comet 45 *CMR* de Oriol Cornudella y el Amel 54 *Galatea* de Agustín Gutiérrez– han quedado en el mar tropical, confinados o en cuarentena, a la espera de analizar qué opción tomar para el regreso a Europa. Durante estas últimas semanas han convivido con otras muchas embarcaciones que también se encuentran en la zona, en las mismas circunstancias en cómo vivir el confinamien-

***CMR*, en regata Heineken.**





Anse Mitan, Martinica.
FOTO: VAGABUNDO

to decretado en los puertos caribeños. Como casi todos, -excepto lo que ya tenían programado pasar los próximos 'meses de verano' allí- están a la espera de salir, y poner travesía rumbo a Europa, ya que la mayoría quieren cubrir este regreso antes de la entrada del periodo de huracanes a partir de junio.

Aixkire: Barbuda-Horta, en 14 días

El único velero que participó en la travesía del Ocean Raid y que ha abandonado las Antillas hasta el momento ha sido el *Aixkire*. Lo hizo el pasado 1 de abril, a las 12 horas desde la isla Barbuda, cuando puso rumbo directo hacia Horta en la isla de Faial. Tras realizar una cuarentena durante el mes de marzo, aprovechó una ventana *"de buenas condiciones meteorológicas en el atlántico central que nos propiciaba un rumbo directo para llegar al puerto azorino"*. Con vientos constantes del SE, en sólo 14 días llegaron a Horta. Fue una decisión acertada, señaló Iñigo Etxaniz, patrón del velero, que navegó junto con Ainhoa, en A-2, con vientos francos hasta el archipiélago portugués. Era *"o autoretenernos en el Caribe o volver a casa"*, en el pequeño Sprint, y optaron por volver. Recorrieron unas 2.250 millas. Durante 11 días tuvieron una navegación sin complicaciones, con vientos favorables. Pero tres días antes de llegar a las Azores se complicó la navegación con vientos de hasta 40 nudos y olas de 5 metros, que comprometieron la navegación, sufriendo una escora de 90º que hizo que la perilla de su barco tocara el agua y perdieran una balsa auxiliar. Este fue el duro recibimiento al puerto de Faial, pero *"aparte de estas últimas 36 horas, la travesía de regreso fue muy buena"*. Ahora están dispuestos, a llegar al País Vasco, donde tiene la base el *Aixkire*.

Galatea, en Marina Hemingway

Otro velero que dejó las islas de Barlovento (las pequeñas Antillas) fue el Amel 56 *Galatea*, de Agustín y Carmen Gutiérrez. Los navegantes catalanes, tras finalizar el Ocean Raid y salir el 13 de febrero de Le Marin, se propusieron cubrir una ruta por las Grandes Antillas y llegar a Cuba. Durante el mes de febrero navegaron por Les Saintes, St. Barth, Islas Vírgenes, República Dominicana y recalaron en La Habana el 7 de marzo. Allí las autoridades alertaron sobre la pandemia del co-

El Galatea en Samaná (República Dominicana).



Estas semanas, en todo el mundo, son muchos los navegantes que a bordo de sus barcos, alejados de sus puertos base, se han encontrado en medio de la crisis sanitaria provocada por la pandemia del Covid-19, como los integrantes del Ocean Raid by Gran Prix del Atlántico.

ronavirus, que amenazaba ya a muchos estados de Europa y Asia y tras recalar en el puerto comercial de la capital cubana, les permitieron dirigirse a la Marina Internacional Hemingway donde pudieron atracar. El 14 de marzo tuvieron la intención de volver a España, pero ante el cierre de fronteras y tal como evolucionaba la pandemia, decidieron permanecer en Cuba, cosa que pudieron mantener hasta el día 20 de marzo, que tras las recomendaciones de la administración cubana, "*de que lo conveniente era salir del país*", deciden dejar amarrado el Galatea en esta marina internacional y pensar en la vuelta a España vía aérea. A finales de marzo, el 27, Agustín y su hermana Carmen llegan a España.

CMR en Portsmouth

El Comet 45, *CMR* de Oriol Cornudella, se encuentra desde el 21 de marzo en Dominica. Fondeado en el puerto de Portsmouth. Confinado a bordo, confía que para finales de mayo puedan regresar a España. Su intención era salir el 5 de mayo, pero no descarta dejar el velero en el Caribe, si las cosas se complican y volverlo a buscar más tarde. En este enclave hay muchos veleros en esta misma situación, y unos 40 barcos están preparándose una salida conjunta, antes de la temporada de tormentas. Antes del confinamiento en Dominica, el *CMR* recorrió las islas de Montserrat, Guadalupe y participó en la Regata Heineken en la isla de St. Maarten.



Tripulacion del *H43 Habana*.

H43 Habana e *Islay Dos* en Martinica

El velero *H43 Habana* de Manuel Hernández se encuentra fondeado en Martinica. Este armador de Cartagena, cubrió su primer atlántico y tras llegar a Le Marin el pasado 2 de febrero. Estuvo navegando con su tripulación por las islas del sur, en Bequia, (San Vicente y las Granadillas) y Tobago Keys. De regreso a España, dejó fondeado en la bahía de Le Marin al *H43 Habana* el pasado 29 de marzo, con la esperanza de poderlo ir a buscar el próximo 11 de mayo.

También el *Islay Dos* de Arturo Soto, está en Martinica. Lo dejaron el 10 de marzo, para regresar a España, con

Unidos vía whatsapp

La complicada situación en la que se encuentran armadores, tripulaciones y los barcos, han fomentado y reactivado la creación de grupos de contacto, relación y ayuda. La solidaridad entre navegantes se ha puesto de manifiesto. En la sociedad de la digitalización la comunicación a través de grupos en red está en voga. Una de ellas, que reúne a más de un millar de navegantes con el whatsapp, es el grupo **#SailingHome**. También los navegantes del grupo **#GranPrixAtlantico-OceanRaid**, aprovechan la red creada por la organización del Gran Prix del Atlántico para servirse de ella como medio de comunicación y contacto. A ella se han unido también muchos navegantes españoles - aunque no hayan participado en esta edición del GPA- y que se encuentran con sus barcos en el Caribe en esta misma situación.

Entre estos señalar algunos que ya habían participado en ediciones pasadas del Gran Prix, como Alex Quer (ganador en tiempo real en el GPA del 2010 que salió de Puerto Sherry con destino Santo Domingo a bordo del *Niob Sexto Cheyenne*) y que a pesar de encontrarse en España, tiene el velero *Ate Ame* fondeado en Basse Terre (Guadalupe) donde lo dejó hace un mes. También se han unido a este grupo los tripulantes del *Shipaway* de Adrián que está en Antigua, con intención de partir cuando puedan de la isla caribeña para poner rumbo a Azores, A Coruña y el Reino Unido donde vive. Otros son el *Cinnabar* de Anna y David que se encuentran en Sainte.Anne (Martinica), al igual que el *Intrépido* de Alex, el *Pytheas* de Juan José Caballero, fondeado Basse Terre, *La Peregrina* de Javier Babé, con Cristina, que partieron de Guadalupe el 18 de abril rumbo Azores, el *Abare de Eros*, que se encuentra en Bequia, como el *Tuvalu* de Aurelio y Joaquim o el catamarán *Leopard* de entre otros.

De las siete embarcaciones que el pasado mes de enero cubrieron la travesía oceánica que les llevó desde Marina Rubicón (Lanzarote) a Marina Le Marin (Martinica), con paso previo por islas Cabo Verde, solo el *Aixkire* ha llegado a Horta (Azores) el pasado 14 de abril. El resto de la flota–*Vagabundo, Itaca, Islay Dos, H43 Habana, CMR* y *Galatea*– han quedado en el mar tropical, confinados o en cuarentena.

la previsión de que el 19 de abril volvería a Le Marin para cubrir el tornoviaje a Europa. Tenían billete para ir a Martinica a buscar el barco el 9 de abril, y aprovecharían estos diez días para continuar visitando las islas de la zona antes de regresar a España, cosa que debido la pandemia, ha imposibilitado el desplazarse hasta el momento.

Itaca, esperando 'cargo'

El *Itaca* es otro de los veleros que su armador optó por refugiarse en Martinica. Después de cubrir un periplo a lo largo del mes de febrero por Santa Lucia, Tobago, Mustique, Palm Island, el 28 deja Port Elisabeth (al sur de las Granadinas) y el 29 febrero recala en Anse la Raye, y decide, pasando por Marigot, dirigirse de nuevo a Martinica, donde dejó el barco, para ser embarcado en un carguero rumbo a España.

Vagabundo, en Guadalupe

Desde el 27 de marzo el pequeño Oceanis 35 *Vagabundo*, del almeriense Juan Antonio Martín está fondeado en Gosier, en la isla de Guadalupe, a pocas millas de Pointe-à-Pitre. Confinado, navegando en solitario, conocedor a fondo de estas aguas caribeñas, antes de alcanzar Gosier, Juan Antonio Martin, había disfrutado de varios fondeos por las islas francesas del Caribe, por donde ha navegado en multitud de ocasiones. Tras una larga estancia en Le Marin con su llegada en el Gran Prix, puso proa Norte, navegando por parajes ya familiares para él, como la roca de El Diamante, Anse de Mitan, donde fondeó el 27 de febrero, Port de France, donde llegó el 4 de marzo, Saint Pierre, donde lanzó su ancla el 8 de marzo. El 17 estaba en Guadalupe con intención de ir a la isla de la Antigua. Por estas fechas el coronavirus ya era una realidad mediática potente, y en territorio francés se celebraban elecciones. Tras varios días de reflexiones y tras analizar la situación, ante el alud de los avisos de confinamiento y cuarentena lanzadas por las autoridades francesas, el 27 decide fondear en Gosier y estar a la espera. Aún está allí, como la mayoría de navegantes en el Caribe, atentos a los próximos acontecimientos.

Esta es la situación de los participantes en el Ocean Raid by Gran Prix del Atlántico, a finales de abril. Siempre cambiante, con la radio puesta en ver cómo evolucionan las novedades, tanto de las administraciones locales como de las propias personales. Una situación en continua evolución, que varía en cada momento, casi a cada día. Veremos cómo evoluciona esta aventura, que se parece mucho a una travesía donde impera un viento rolón, al que hay que seguir con atención y destreza, para no perder el rumbo y poder llegar felizmente a buen puerto.❉ *Angel Joaniquet*



Ino y Ainhoa del *Aixkire* llegados a Horta (Azores).



***Vagabundo* en St Pierre.**

LVOF

LEÓN VON ONDARZA FUSTER ABOGADOS

Derecho Marítimo



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



LA NÁUTICA EN ESTADO DE ALARMA

La declaración del estado de alarma en España para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, afecta evidentemente también a la náutica, que mantiene su actividad cumpliendo las limitaciones del RD 463/2020, de 14 de marzo. Asimismo, en estos tiempos de confinamiento, la náutica ha mostrado también su faceta más solidaria.

En este contexto de estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, y tras el periodo de confinamiento total del 30 de marzo al 9 de abril, la actividad náutica industrial y empresarial mantiene su actividad, con el estricto cumplimiento del protocolo de higiene en los centros de trabajo, cerrados al público, y desarrollando la actividad mediante el teletrabajo en todas aquellas áreas en las que sea posible. El estado de alarma ha sido prorrogado hasta el próximo 9 de mayo, manteniendo las mismas limitaciones recogidas en el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo.

Las tareas de mantenimiento, reparación y construcción de embarcaciones de recreo, y realización de traslados y pruebas de mar están permitidos a profe-

FOTO: PORT ADRIANO



sionales durante el estado de alarma y **en ningún caso a los propietarios** de la embarcaciones, que no pueden acceder a las instalaciones náutico-deportivas durante el estado de alarma.

La navegación privada de recreo no se permite como consecuencia de la prohibición de circulación por las vías de uso público para realizar esta actividad, salvo que sea por una cuestión exclusivamente profesional. En consecuencia, se evitarán salidas con embarcaciones de recreo mientras permanezca el estado de alarma decretado.

Los títulos de la náutica de recreo, así como los certificados y despachos por tiempo de las embarcaciones de recreo que caduquen durante el tiempo que dure el estado de alarma **ven ampliada su validez por un plazo adicional igual al de vigencia de esta situación excepcional**, a contar desde su finalización.

© 2020 CARLOS HELLIN (RECBLAU AUDIOVIDUALES)/VIII CONGRESO NÁUTICO ANEM



Carlos Sanlorenzo, secretario general de ANEN.

Por otro lado, **las actividades deportivas y de ocio siguen suspendidas**. En consecuencia, quedan prohibidas todas las actividades referentes a regatas o pruebas y exhibiciones náuticas.

Ayuda al sector

En paralelo, y previendo las consecuencias económicas y en el empleo que esta crisis sanitaria va a ocasionar al sector náutico, la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN), según su secretario General, Carlos Sanlorenzo, *"está preparando peticiones de apoyo a las Administraciones para que la náutica de recreo siga siendo un motor de nuestra economía. El turismo, más que nunca, va a necesitar de nuestras propuestas"*.

Las consecuencias de la crisis sanitaria del COVID-19 no se han hecho esperar en el mercado náutico, que arroja una caída en las matriculaciones de embarcaciones de recreo, en el primer trimestre del año, del -11,79% con respecto al mismo período de 2019. Sólo en el mes de marzo, las matriculaciones han caído un -42,4%. En el primer trimestre de este año, se han matriculado en España 860 embarcaciones de recreo, 115 menos que en el mismo período del año pasado.

El chárter náutico se resiente también y aunque en los datos acumulados del primer trimestre presenta una caída de las matriculaciones de embarcaciones para uso de alquiler del -3,78%, en el mes de marzo cae un -42%. Del total de embarcaciones matriculadas entre enero y marzo, 178 (20,7%) son destinadas a chárter náutico.

"El sector náutico está sufriendo ya los primeros efectos económicos negativos de esta crisis que previsiblemente nos dejará un año con enormes pérdidas en productividad y empleo, teniendo en cuenta que la caída de las matriculaciones en el mes de marzo, a

punto de empezar la temporada náutica, ha sido cercana al 50%", asegura Carlos Sanlorenzo, ha comentado el secretario general de ANEN.

Medidas económicas en el ámbito portuario

El **Gobierno de España** ha adoptado medidas económicas excepcionales y transitorias para apoyar a las empresas que operan en el ámbito portuario.

El nuevo *Real Decreto-ley 15/2020 de 21 de abril de medidas urgentes y complementarias para apoyar a la economía y al empleo*, incorpora medidas excepcionales y transitorias para apoyar a las distintas empresas que operan en el ámbito portuario estatal, dando así una respuesta específica a este sector. En base a este nuevo RDL, los titulares de instalaciones náutico-deportivas adscritas a Puertos de Interés General pueden beneficiarse de una serie de ayudas económicas, en su mayoría vinculadas a las tasas portuarias. (Ver QR)

Recursos online

ANEN ha remarcado que las empresas náuticas están cumpliendo con rigor las normas de seguridad dictadas por la Administración, implantando las medidas que les afectan, según el tipo de negocio, manteniendo el mayor número de personas posibles en teletrabajo. *"Las empresas que trabajan de cara al público están cerradas y quienes pueden teletrabajan para continuar desarrollando la actividad. Es momento de potenciar la digitalización y los recursos online para intentar mantener vivo al cliente"*, ha dicho Sanlorenzo.

De este modo, hay empresas que, en la medida de los posible, están ofreciendo sus servicios y ventas online, astilleros que organizan showrooms virtuales para mostrar sus embarcaciones, etc. Por otro lado, clubes, entidades y museos marítimos están organizando diversas actividades online durante el periodo de confinamiento, como seminarios gratuitos, recursos didácticos y material divulgativo, etc.



La náutica más solidaria

Por otro lado, el sector de la náutica de recreo, amarrada en puerto en estos momentos sin poder salir a navegar en plena temporada, está mostrando su cara más solidaria en la lucha contra la pandemia. Empresas, clubes náuticos, navegantes y regatistas están ofreciendo su ayuda a los profesionales sanitarios, colapsados en muchas ciudades, fabricando mascarillas, cosiendo batas con lona náutica, realizando donaciones de material sanitario, etc.❋

Real Decreto 463/2020 de 14 de marzo (Estado de alarma).

Real Decreto-ley 15/2020 de 21 de abril. Medidas de apoyo a las instalaciones náuticas adscritas a Puertos de Interés General.



Tu barco

TU MOMENTO

TU OFERTA



Adelántate, aprovecha esta oportunidad y confirma tu Quicksilver con descuentos de hasta 23.629€.

Esta es tu oportunidad de conseguir el barco con el que siempre has soñado. Quicksilver te ofrece **la combinación perfecta entre diversión, potencia, diseño, y una excepcional oferta de primavera en barcos listos para entrega que te garantizarán un fabuloso verano.** Consigue tu oferta hoy en tu concesionario más cercano o visita nuestra web para mas información.

DESCUENTOS DE HASTA 23.629€

QUICKSILVER® Powered by MERCURY

www.quicksilver-boats.com *del 1 de mayo al 15 de junio.

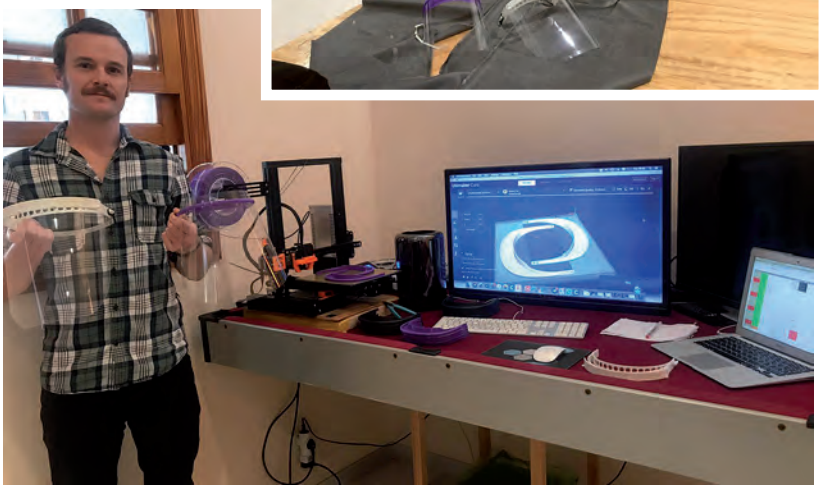
touron

www.touron-nautica.com

anen empresa asociada

52 Super Solidarios





En Palma de Mallorca, donde viven muchos profesionales de los equipos de tierra de los equipos de 52 SUPER SERIES, se han formado grupos de trabajo que se han unido para producir material de protección tanto en ropa, como en máscaras y viseras protectoras.

En Mallorca, gente como el integrante del *Phoenix*, Mathieu Cassanas, Jordi Calafat de *Platoon*, Martin Winter de *Quantum Racing* y el profesional del *Provezza*, Gwenael Le Guen están ayudando a realizar trajes y máscaras en una iniciativa coordinada por Pablo Torrado, integrante del *Maxi72 Cannonball*. Otros, como el trabajador del Gladiator, Feargal Finlay, y el de *Azzurra*, Ross Hunter, están haciendo un uso extensivo de sus impresoras de 3D para fabricar máscaras protectoras de plástico y viseras.

Regatistas e integrantes de los equipos de tierra de la amplia familia de las 52 SUPER SERIES se han puesto al servicio de la lucha contra el COVID-19. Todos han puesto al servicio de esta causa sus habilidades profesionales y también sus herramientas profesionales para poner su grano de arena en la lucha contra la pandemia.

Esta iniciativa está suministrando material al sistema sanitario público de las Islas Baleares que recoge y distribuye el equipamiento que realizan los chicos de 52 SUPER SERIES.

Feargal Finlay *(Gladiator)* explica:

"Hay un sistema de comunicación entre gente que trabaja con impresoras 3D que cubre toda España, del cual soy miembro. Hay archivos comunes con los que trabajamos para fabricar los diferentes artículos y juntarlos después. En Mallorca nuestro trabajo está coordinado por una empresa de impresión 3D que mantiene un inventario de quién está haciendo qué y qué materiales se necesitan. Cuando se recogen las cosas, recibimos nuevos materiales para seguir produciendo. Creo que en las Baleares tenemos unas 200 personas que utilizan impresoras 3D, desde aficionados y tipos como yo, que tenemos una sola máquina que usualmente usamos para hacer piezas de las reparaciones para el Gladiator, hasta algunas personas que tal vez tengan cuatro o cinco máquina. Mi máquina funciona las 24 horas del día, los 7 días de la semana y puedo hacer entre cuatro y ocho piezas al día, dependiendo de la complicación de cada pieza. Creo que ahora he hecho unos 20 protectores faciales. Creo que entre los 200 chicos y chicas de la isla hemos hecho algo así como 10.000 artículos en dos semanas de confinamiento". Y el capitán del *Gladiator* añade: *"Cuando esto sucedió, tuvimos la oportunidad de tomar el primer vuelo a casa, pero sentimos que debíamos quedarnos. La isla es nuestro hogar, un sitio que todos apreciamos y donde nos ganamos la vida. Queríamos quedarnos aquí y ahora sentimos que estamos contribuyendo de nuestra modesta manera".*

También, en Valencia el velero de *Bronenosec*, Alfredo Roberi, está dedicando toda su jornada laboral en la elaboración de mascarillas y protectores tras conseguir un permiso especial para ir a trabajar a la velería.

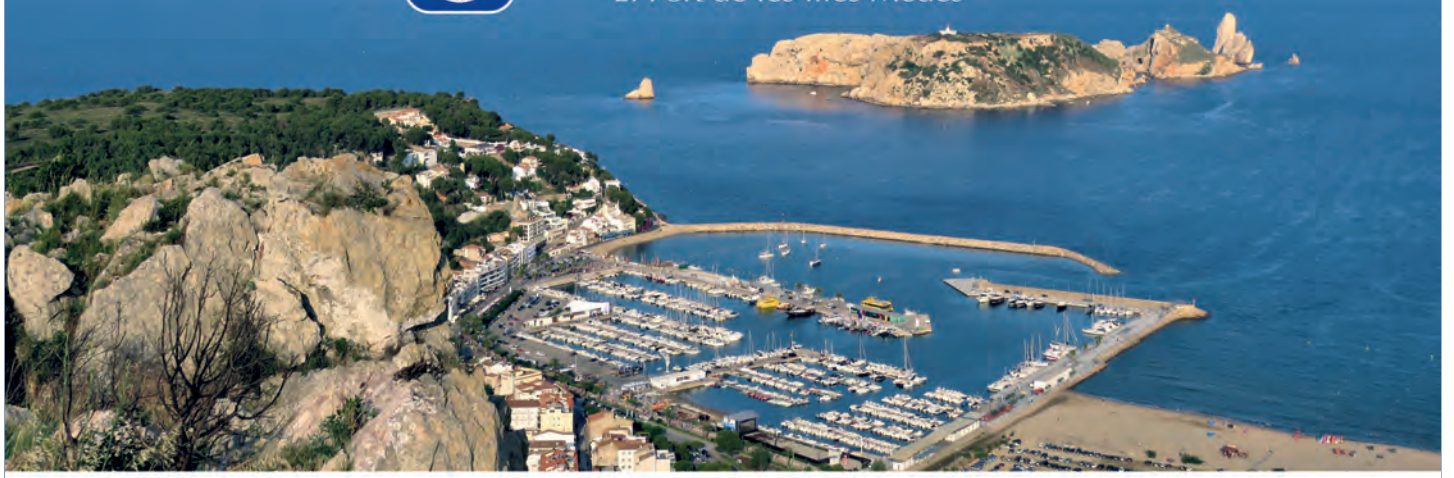
Alfredo ya ha hecho unas 600 máscaras y 300 protectores faciales poniendo no sólo su trabajo sino también su dinero para comprar el material. Su mujer, Ana, es la que se encarga de distribuir el material tanto a asociaciones o centros hospitalarios como a personas que lo necesitan. Alfredo es un gran conocedor del material y cree que el que se utiliza en el mundo de la velería profesional es muy útil en esta situación de crisis. *"Las mascarillas que yo hago son reutilizables. Las puedes lavar o poner en el microondas y son reutilizables por lo que son muy útiles por la durabilidad que tienen. No son de usar y tirar. Han mucha gente que me está donando material y quiero agradecer a todos su ayuda".*

www.52superseries.com



Su puerto base en la Costa Brava
renovado, sostenible y con servicios premium

CLUB NÀUTIC ESTARTIT
El Port de les Illes Medes



PARTNER EUROPARC
Turisme Sostenible en Espais Protegits

Estartit, su puerto

www.cnestartit.com

Parc Natural del Montgrí, les Illes Medes i el Baix Ter

ewincher
La manivela eléctrica de winch

"LA MEJOR MANERA DE ELECTRIFICAR SUS WINCHES"

- No necesita instalación, funciona con todos los winches.
- 3 modos de utilización: modo eléctrico, modo manual, modo combinado.
- 2 velocidades del winch + velocidad variable
- Batería de ion-litio potente.
- Limitador de par.

www.ewincher.com

contact@ewincher.com
+33 6 67 80 60 90



Pinturas Jotun dona material sanitario al Hospital de Bellvitge

Pinturas Jotun, la marca noruega líder en color, ha querido aportar su grano de arena en la lucha contra el COVID-19 donando Equipos de Protección Individual (EPI), que tenían en su fábrica, al Hospital de Bellvitge (Barcelona). Dentro de esta donación se han incluido pantallas faciales de protección de acetato, monos de protección con capucha, mascarillas FFP1, mascarillas de papel, guantes de látex y guantes de poliuretano.

Jotun Ibérica, S.A. es la filial española de la multinacional noruega Jotun A/S, con fábricas y oficinas en más de 50 países. Jotun Ibérica es especialista en la producción de pinturas de Decoración-Construcción, Industriales, Marinas, Náuticas y para Megayates. Pinturas Jotun agradece profundamente a todos los profesionales sanitarios la gran labor que están desempeñando en estos momentos tan difíciles, y hace un llamamiento general a colaborar y unir fuerzas para vencer este virus.

www.jotun.es





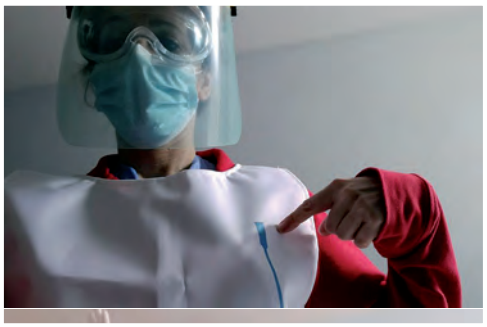


Homenaje de las tripulaciones de **Marina Port Vell** al personal sanitario

Las tripulaciones de las embarcaciones atracadas en Marina Port Vell, confinadas desde el inicio del estado de alarma, se unen a las muestras de apoyo al colectivo sanitario y personal de servicios esenciales, y lo hacen con el sonido de sus bocinas cada día a las 20.00 horas. Confinados en sus embarcaciones desde el inicio del estado de alarma, los más de 300 tripulantes de la marina barcelonesa, la mayoría de ellos extranjeros, han realizado cada día su singular homenaje en apoyo al colectivo sanitario y a los trabajadores de los servicios esenciales.

Además, las tripulaciones han llevado a cabo distintas iniciativas solidarias como la donación de guantes y mascarillas, que tenían a bordo, a los centros de salud del barrio de la Barceloneta.

www.marinaportvell.com



La sección de remo del **CN de Jávea** diseña batas para con lona náutica

La sección de remo del Club Náutico de Jávea ha puesto en marcha una iniciativa solidaria que permitirá facilitar al personal sanitario unas batas especiales hechas con lona náutica para que sirvan de complemento de seguridad de sus equipos de protección en lucha diaria contra el coronavirus.

La responsable de la idea ha sido la entrenadora del remo Valentina García que durante esto días de confinamiento en su casa, pensó cómo podía ayudar al conjunto del personal sanitario que está en los hospitales y centros de salud. Algunos de ellos, forman parte, de hecho, de la escuela de Remo del Club Náutico y salían a entrenar todas las semanas.

Por este motivo, pensó que podría proporcionarles unas batas realizadas con lona de PVC náutico que se pueden colocar encima de sus equipos de protección y que "se pueden lavar con agua y lejía y no es necesario tirarlas al emplearlas una vez".

En su casa, con su máquina de coser, Tenin, como la conocen todas, se puso manos a la obra y ha podido hacer 25 batas que ya ha entregado a los miembros del equipo que las harán llegar al hospital.

Para el diseño de estas batas, Tenin contó con la ayuda de Susana y Luz dos de las miembros del equipo, que le realizaron diversas aportaciones para aplicarlas en los patrones. Por ejemplo, donde era el mejor sitio para poner los elementos de sujeción como el cinturón.



Tenin destacó que la "familia del remo" del Club Náutico de Jávea está más unida que nunca y pese a que no pueden salir a practicar el deporte por la bahía de Xàbia, cada una de ellas está aportando su granito de arena para que esta situación de emergencia pase cuanto antes.

https://cnjavea.net/

Liqui Moly

dona productos a los servicios de emergencia de Alemania



El especialista en lubricantes Liqui Moly ha donado en Alemania productos de su fabricación para garantizar que el personal de emergencia (hospitales, servicios de rescate y de bomberos) pueda hacer su trabajo de manera segura durante la crisis del coronavirus. Con esta actuación altruista, Liqui Moly ha proporcionado aceites, aditivos y productos para el cuidado del automóvil por un valor de 3 millones de euros.

Fundada en 1957, Liqui Moly desarrolla y produce exclusivamente en Alemania. Allí se ha convertido en líder indiscutible del mercado de aditivos y es elegida una y otra vez como mejor marca de aceites. La empresa vende sus productos a más de 120 países y registró una cifra de ventas de 569 millones de euros en 2019.

www.liqui-moly.com

#IEOencasa, explorar los océanos desde casa con el IEO

Ante la situación excepcional de confinamiento derivada de la emergencia sanitaria por el COVID-19, el Instituto Español de Oceanografía (IEO) pone a disposición del público gran parte de sus recursos didácticos y material divulgativo para que los ciudadanos de todas las edades puedan disfrutar de las ciencias marinas sin necesidad de salir de casa. El IEO cuenta con una amplia oferta de recursos divulgativos para que la sociedad conozca mejor el océano y sus recursos, además del trabajo que hace esta institución centenaria por su estudio y conservación. Libros, cuentos, manualidades, vídeos y otros materiales que pretenden acercar la oceanografía de una forma didáctica y entretenida.

www.ieo.es





The Ocean Race, apoyando al personal médico

El personal de la vuelta al mundo a vela, The Ocean Race, con sede en Alicante, ha estado brindando su ayuda a los colectivos médicos locales. El equipo de tecnología de la regata, que normalmente dedica su tiempo a desarrollar los sistemas de comunicaciones y seguimiento de los barcos, ha utilizado su impresora 3D, que normalmente se usa para construir soportes personalizados para equipamientos de comunicación, para fabricar mascarillas protectoras que tanto escasean en los hospitales locales.

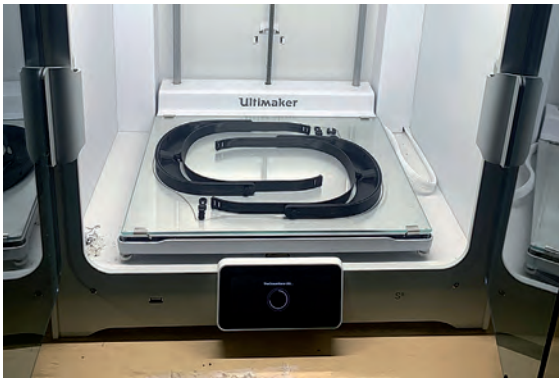
Utilizando un diseño compartido por internet, el Director de Tecnología, Samuel Piñeiro, ha estado usando la impresora 3D de la regata las 24 horas del día en el garaje de su casa, produciendo mascarillas protectoras para ayudar a aliviar un sistema sobrecargado. *"Todos sabemos lo grave que es la situación en España", dijo Piñeiro.*

"Esta es una pequeña acción que podemos hacer, con las herramientas que tenemos, para proporcionar algo de ayuda". **Del mismo modo, Iker Martínez, un veterano de The Ocean Race en 2011-12 y 2014-15, ha pasado este tiempo de aislamiento cosiendo mascarillas para trabajadores de la salud desde su hogar en Palma de Mallorca.**

www.theoceanrace.com









Advanced Sails fabrica mascarillas con velas de spinnaker

Tras consultar con algunos médicos, la velería valenciana Advanced Sails puso en marcha la fabricación de 400 mascarillas reutilizables de uso personal (no homologadas), confeccionadas con tejido de velas de spinnaker (nylon impermeable y no transpirable) y algodón (para la cara interna de la mascarilla), que fueron donadas gratuitamente a personas con riesgo y otros colectivos, así como a varias empresas valencianas.

www.facebook.com/advancedsails/



Mercury Marine gana el premio de diseño Red Dot 2020

www.mercurymarine.com/en/us/engines/outboard/v-6/
www.touron-nautica.com

Mercury Marine ha sido galardonado con el premio Red Dot Design 2020 por los motores fueraborda V-6 y V-8 de 4 tiempos y V-8 AMS Verado. La distinción "Red Dot" se ha consolidado como uno de los sellos de calidad más solicitados sobre calidad de diseño en los productos. Mercury ganó el premio en asociación con Designworks, empresa del grupo BMW y socio de Mercury en el diseño de productos.



Algunas de las muchas innovaciones que diferencian a estos fueraborda son algunas características ideadas para ofrecer mayor comodidad y facilidad de uso, como por ejemplo la trampilla de servicio en la carcasa superior que proporciona una fácil revisión y llenado de aceite, sin necesidad de quitar la carcasa del motor.

W Active Hybrid PU Anorak de Helly Hansen



Para disfrutar de los ambientes más hostiles, Helly Hansen ha creado el nuevo anorak femenino W Active Hybrid PU Anorak. La nueva prenda es perfecta para la Primavera/Verano 2020 y destaca por su estilo y sus tejidos flexibles de PU (uno de los favoritos de los profesionales del mar) y livianos como el Helly Tech (una de las favoritas entre los profesionales de la montaña), ideales para entornos urbanos.

El nuevo anorak femenino W Active Hybrid PU Anorak proporciona el mismo estilo y protección que la de un jersey. Dispone de un sistema ventilación en la parte trasera, bolsillos laterales y una capucha ajustable. Además, está confeccionada con tecnologías de calidad profesional como los tejidos de PU, 100% impermeables estratégicamente colocados que aportan una completa protección. El tejido ligero Helly Tech Performance® aporta el máximo confort y usabilidad. PVP: 150 €.

www.hellyhansen.com



Cómo será el desconfinamiento

El sector náutico reclama que los usuarios de embarcaciones vuelvan a los puertos. La Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos asegura que los puertos tienen que estar entre las primeras instalaciones que se abran con la desescalada

La Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos (FEAPDT), junto con diversas entidades, trabajan en un protocolo ante la futura apertura tras el estado de alarma. En una primera reunión telemática, que tuvo lugar el 23 de abril, en la que participaron el Teniente Coronel, **José Ángel Astillero**, Jefe del Servicio de Costas y Fronteras de la Guardia Civil, el representante del Clúster Marítimo Español, **Pablo Peiró**, la jefe de área de Turismo Deportivo y Naturaleza en TurEspaña, **Maite de la Torre** y el investigador de la Universitat de Alicante, **César Bordehore**, se extrajeron las siguientes conclusiones.



1) *"Si en las próximas semanas se consigue minimizar el número de contagios por COVID-19, se podría abrir la actividad en los puertos deportivos y turísticos, siempre con el estricto cumplimiento de las medidas de distanciamiento social y protección. El turismo náutico familiar no tendría sentido prohibirlo"*, apuntó César Bordehore.

2) En este sentido, Pablo Peiró, señaló que *"la náutica tiene la ventaja de que es una* ***actividad que se realiza al aire libre****, por lo que debemos de trabajar para aportar medidas que nos lleven a una recuperación del sector con la máxima velocidad"*.

3) Por su parte, el presidente de la Feapdt, Gabriel Martínez, dijo que *"una vez se inicie la desescalada, los puertos deportivos y turísticos deben estar entre el grupo de instalaciones que puedan abrirse. Nuestros* ***puertos son espacios abiertos*** *y esto es una ventaja para poderlos adaptar a espacios libres de contagios. Tenemos que conseguir que los usuarios vuelvan a los puertos y puedan revisar el estado de sus embarcaciones, verificando el estado de las mismas. Así como los sistemas de seguridad y control, tanto mecánicos como especialmente electrónicos, por ser estos últimos mucho más sensibles. Los usuarios deberían desplazarse al puerto siguiendo al pie de la letra el lema de la campaña 'casa-coche y coche-barco', sin que en el trayecto se produzca ningún contacto o parada que no sea estrictamente necesaria y esté dentro de los fines permitidos."*



4) Maite de la Torre se ofreció para que **TurEspaña** canalice las propuestas que presenten de manera conjunta el Clúster Marítimo Español y la Feadpt.

5) Por su parte, el Teniente Coronel de la Guardia Civil hizo un detallado resumen de las normas que rigen esta excepcional situación y de las autoridades que intervienen en las mismas, por las que tendría que pasar cualquier propuesta de mejora. José Ángel Astillero comentó que para establecer esas medidas habría que apoyarse **en la tecnología y en la ciencia**. *"Sería conveniente disponer de aplicaciones móviles y tests que permitan verificar el estado de salud de los usuarios del turismo náutico y el personal de sus instalaciones, tal y como se está haciendo en países de Asia, donde se ha conseguido controlar la pandemia"*. Astillero agradeció la colaboración que está habiendo entre los puertos y la Guardia Civil para buscar soluciones a esta situación.

feapdt.es

Dufour Virtual Marina

En esta época de primavera, cuando deberíamos poder navegar y asistir a salones náuticos internacionales, la prioridad actualmente es garantizar la salud y seguridad de todos y, por lo tanto, quedarnos en casa. Los miembros personal de Dufour Yachts también están protegidos y sus departamentos de Ventas, Diseño y Comunicación ya se están preparando con todos sus socios y proveedores, compañías chárter, distribuidores y arquitectos navales, para un regreso seguro a la actividad completa. Con este objetivo a la vista, y para seguir en contacto con sus seguidores y amantes de los diseños del astillero francés, Dufour se encuentra más activo que nunca en las redes sociales.
Esta es también la razón por la que Dufour Yachts ha diseñado esta Marina Virtual, donde se pueden visitar todos sus modelos, mientras permanecemos en casa. La mejor manera de seguir inspirándonos, hacernos soñar y de compartir una pasión común.
www.dufour-yachts.com/es



El Valencia Boat Show ofrece webinars gratuitos para el sector náutico


FOTO: VICENT BOSCH

Valencia Boat Show, salón náutico valenciano que se celebra del 28 de octubre al 1 de noviembre en La Marina de València, ofrece una serie de seminarios online gratuitos durante el periodo de confinamiento, de la mano de los miembros del equipo de organización del evento. *"En estos momentos en los que todos nos estamos adaptando a la situación y reinventando nuestra estrategia, pensamos que sería muy positivo poder compartir lo que hacemos con el sector, aportar valor desde nuestra experiencia"*, asegura Nacho Gómez-Zarzuela, director del certamen.

Tras el éxito de convocatoria del primer webinar sobre comercialización y construcción de e-commerce que impartió el director comercial del salón, Eduardo Gil, la organización ha celebrado un seminario semanal en el que los miembros del equipo han puesto sus conocimientos al servicio del sector.
Todos los webinars son gratuitos a través de la aplicación Zoom. El enlace, ID y contraseña para acceder se publican cada semana a través de las redes sociales del Valencia Boat Show.
www.valenciaboat.com/

Yamaha Motor Europe
extiende el período de garantía



Con muchos Concesionarios Oficiales de Yamaha en toda Europa que cierran temporalmente para cumplir con las restricciones necesarias para detener la propagación del Covid-19, Yamaha ha decidido extender a tres meses todas las Garantías de Fábrica y las Garantías Oficiales que han expirado o expirarán entre el 1 de marzo y el 31 de mayo de 2020.
Esta extensión de la fecha de vencimiento de las garantías es aplicable a todos los vehículos y productos náuticos de Yamaha.
Los clientes que necesiten servicio de garantía pueden comunicarse con su Concesionario Oficial Yamaha para reservar una cita tan pronto como lo permitan las restricciones.
www.yamaha-motor.eu/es

'Sobrevivir encerrad@',
evento online de Sea to Summit

Una de las citas ineludibles del mundo del outdoor es el evento anual de Sea to Summit, que en los últimos tres años se ha celebrado en la Antigua Fábrica Damm, en Barcelona, con gran afluencia de público. Este año, dadas las circunstancias actuales, no pudo celebrarse físicamente, pero sí se hizo de forma online, el miércoles 29 de abril. Los protagonistas fueron Alex Txikon, Anonio de la Rosa y Ferran Latorre.

La charla se realizó bajo el título ***Sobrevivir encerrad@***, donde los tres deportistas explicaron las situaciones extremas de aislamiento en las que se han encontrado en sus expediciones, siendo un excelente ejemplo en el que fijarse durante el confinamiento.
En 2019, Antonio de la Rosa realizó la travesía del Pacífico (de San Francisco a Hawai) a remo y en solitario en una embarcación de 6 m de eslora y 2 de manga, durante 76 días.

Pero la conversación no quedó ahí, sino que también trataron otros temas relacionados con proyectos hechos y venideros, aventuras, curiosidades, anécdotas y sueños que todavía quedan por cumplir.
Sea to Summit y Leatherman son marcas importadas y distribuidas por Esteller para España y Portugal fundada en el año 1986.
seatosummit.es
www.esteller.com



Anulada la Feria Inicia't de Badalona

La crisis del Covid-19 ha hecho suspender la feria *Inicia't*, la feria de la náutica y sus oficios programada del 24 al 28 de abril en el puerto de Badalona, orientada para acercar la práctica de la náutica deportiva, un mayor conocimiento del mar y la promoción y valoración de sus oficios.

En estos momentos la prioridad para Marina de Badalona es, como la de toda la sociedad, preservar la salud de su personal y de la comunidad del puerto. Conforme esta situación se normalice, se retomará el trabajo de la Feria, que ya estaba bastante avanzada, y se anunciarán sus fechas para 2021.

https://iniciatbadalona.com/es/



Cancelada la 13ª edición del Salón Náutico de Dénia



La organización del Salón Náutico de Dénia ha decidido la cancelación de su 13ª edición, que debía celebrarse del 30 de abril al 3 de mayo. El Salón Náutico de Dénia es uno de los primeros certámenes náuticos del año y si no se celebra en los próximos meses, va a resultar muy difícil que pueda desarrollarse en otro mes. El Puerto Deportivo y Turístico Marina de Dénia, organizador del certamen, ya ha empezado a trabajar en la estrategia a seguir ante esta situación tan excepcional. *"En primer lugar estamos hablando con todos los expositores y los patrocinadores para apoyarles y asegurarles que, si este año no tenemos salón, lo tendremos al año que viene. Tenemos clara la fortaleza del sector náutico, de hecho nuestro salón surgió de la crisis de 2007. Ahora es momento de apoyarnos y ayudarnos, para salir airosos, de nuevo, de otra situación adversa"*, afirma Gabriel Martínez, director de Marina de Dénia.

https://salonnauticodenia.com/



Aplazada la 13 Fira Marítima de la Costa Daurada

Debido a la crisis del Covid-19 y a la ampliación del Estado de Alarma, la organización de la Fira Marítima de la Costa Daurada ha decidido aplazar la celebración de su décimo tercera edición para los días 18, 19 y 20 de septiembre de 2020, en las instalaciones del Club Nàutic Cambrils.Más información: ***firamaritimacostadaurada@clubnauticcambrils.com***





Palma International Boat Show 2020, cancelado

La organización del Palma International Boat Show ha decidido cancelar la edición de 2020 de la feria náutica de Palma, prevista entre los días 4 y 7 de junio en el Moll Vell de Palma. Finalmente, por responsabilidad ante la situación provocada por el Covid-19 y el estado de alarma, la organización ha considerado que la feria no se podía llevar a cabo con unas condiciones de seguridad óptimas.

El Palma International Boat Show está organizado por el IDI, ente dependiente de la Conselleria de Transición Energética y Sectores Productivos, y BYBA. A partir de ahora, tanto el IDI como BYBA empezarán a trabajar en la próxima edición de la feria en 2021, que tendrá lugar en las fechas tradicionales, en el puente de mayo. El objetivo es continuar posicionando la cita de Palma como la feria más importante del inicio de la apertura de la temporada náutica.

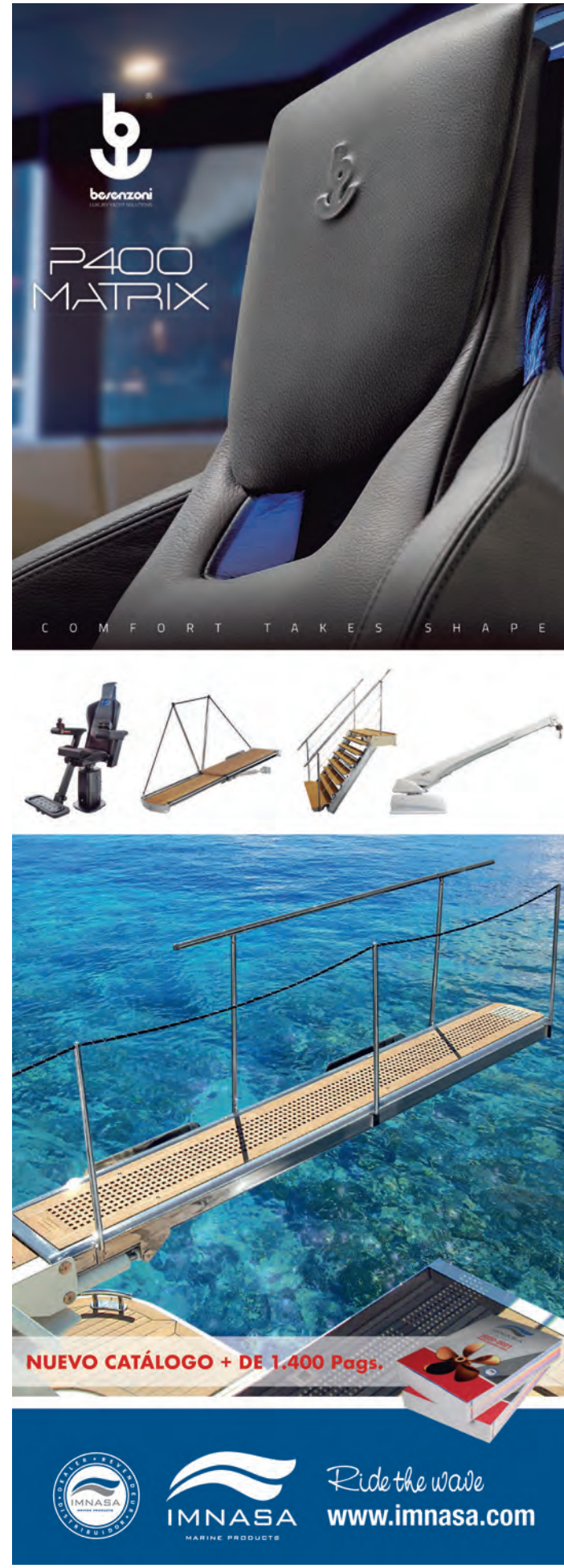
www.boatshowpalma.com



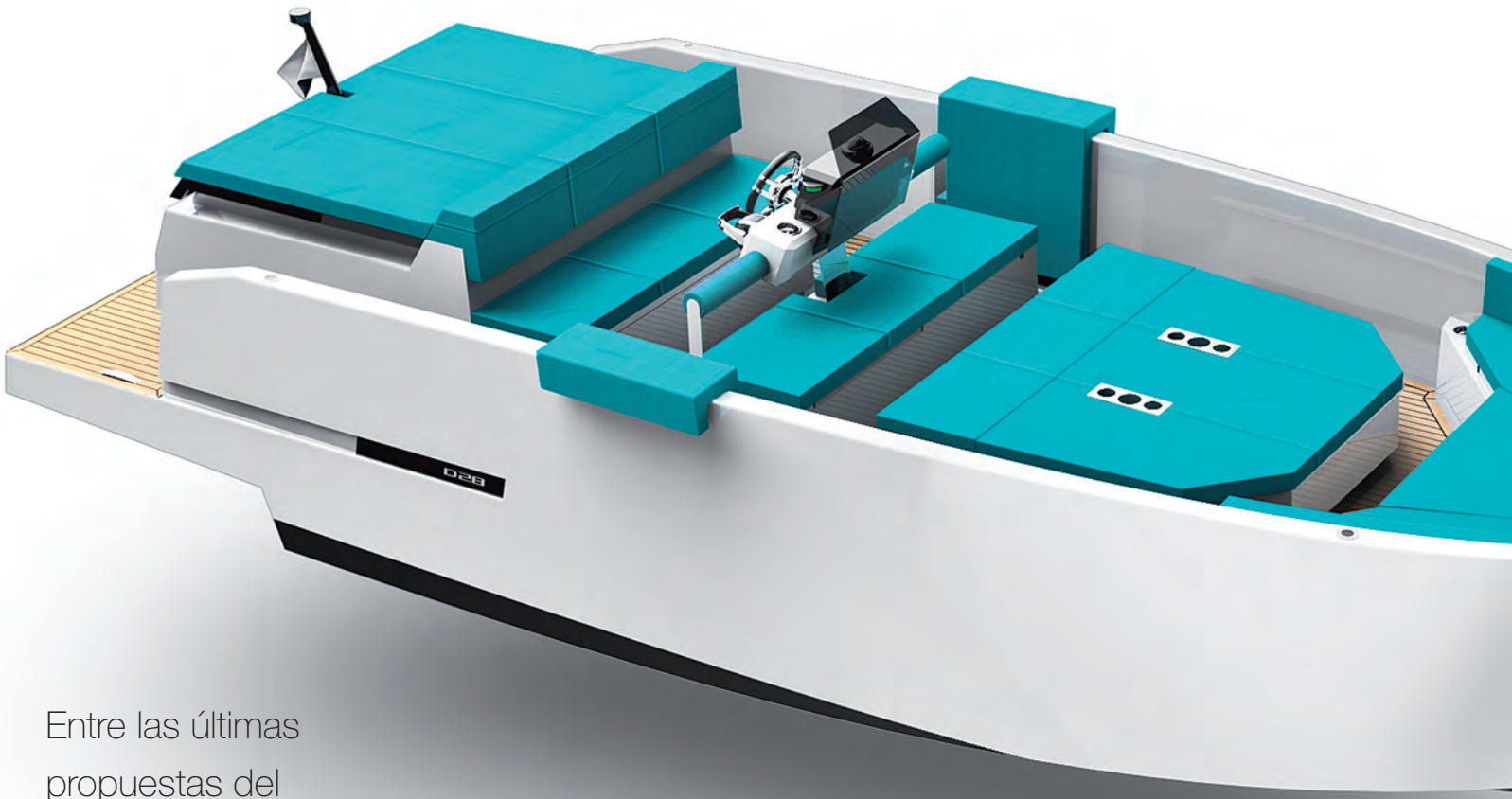
Nuevas fechas para el 60º Salón Náutico Internacional de Génova

Debido a la crisis del Covid-19, los organizadores del Salón Náutico Internacional de Génova han puesto en marcha un plan de medidas extraordinarias para la edición de 2020. Así, la decisión de posponer la 60ª edición del Salón Náutico de Génova de septiembre al mes siguiente (**del 1 al 6 de octubre**) se integra en un plan de acción cuyo objetivo es cumplir con todas las regulaciones que estén vigentes en el mes de octubre, incluida la posibilidad de que el evento tenga lugar durante un período más largo de 9 días (**del sábado 3 al domingo 11 de octubre**) para gestionar mejor el flujo de participantes. Para ese propósito, las medidas también incluyen el diseño de espacios abiertos y múltiples puntos de entrada. Todo ello, junto con otras iniciativas que se puedan implementar, garantizará las mejores condiciones para organizar y gestionar el evento y para recibir visitantes y expositores por igual.

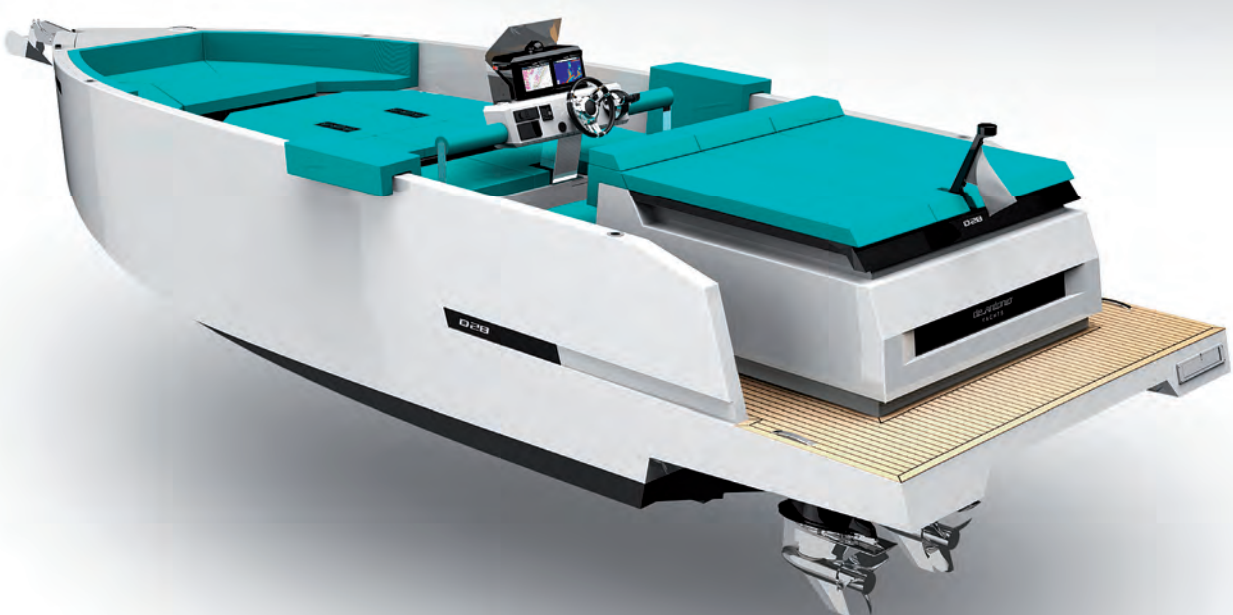
https://salonenautico.com/en/

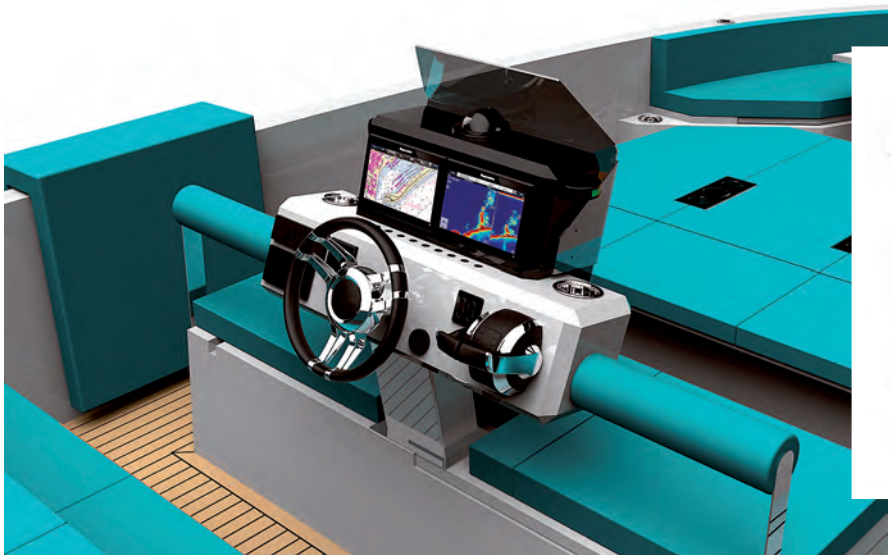


DE ANTONIO D28 DECK



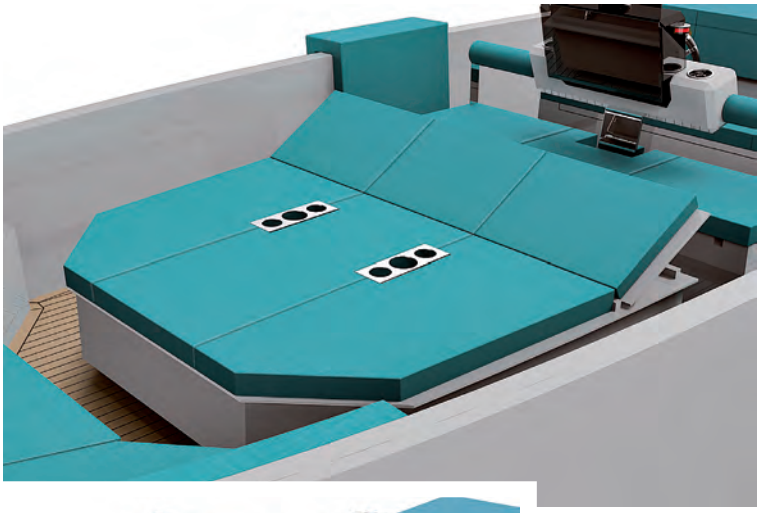
Entre las últimas propuestas del astillero español De Antonio Yachts está la atractiva D28 Deck, un lujoso tender para megayates que también se ofrece en diferentes versiones de cubierta.

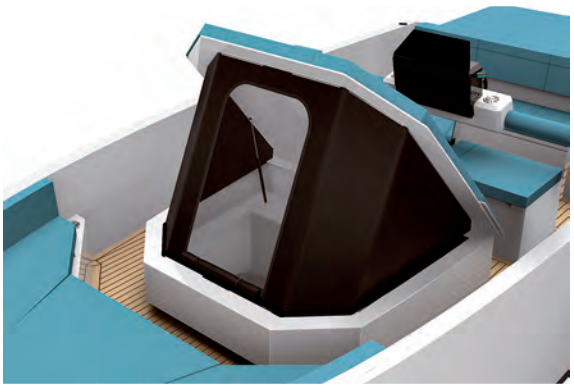












El concepto de diseño propuesto por De Antonio Yachts en su exclusiva gama de embarcaciones resulta tan actual como inconfundible y se caracteriza por su personal manera de integrar la motorización fueraborda a cubierto.

Este De Antonio Yachts D28 se mantiene fiel al espíritu de la marca adoptando un aspecto muy reconocible que en este modelo reinterpreta en cuatro distintas versiones de cubierta, Cruiser, Open y Explorer, además de la D28 Deck a la que prestamos atención.

Manteniendo una eslora limitada por debajo de los 8 metros a efectos fiscales, ofrece la oportunidad de añadir en popa una plataforma de baño extra.

El diseño de su casco en forma de V y dos potentes fueraborda de 200 CV proporcionan gran aceleración y la posibilidad de alcanzar los 40 nudos de velocidad máxima, disfrutando además de una navegación confortable a ritmo de crucero.

Esta versión de cubierta Deck está especialmente adaptada como tender de lujo, para lo que mantiene una altura de cubierta limitada al máximo para facilitar su estiba en el garaje de un megayate.

Su distribución ofrece una buena capacidad de asiento para el transporte de hasta 10 pasajeros, además de una concepción destinada a disfrutar del sol, con tres grandes solarios repartidos entre la dinette transformable de proa, la zona practicable central y el gran portón que en popa cubre la cámara de los motores fueraborda.

Con una cubierta totalmente transitable a una misma altura en toda su eslora, cabe destacar el original puesto de gobierno central, compacto y montado sobre un pedestal para ocupar el mínimo espacio.

R. Masabeu

Ver vídeo

Características técnicas

Eslora	7,99 m
Manga	2,95 m
Peso	2,3 t
Combustible	420 l
Pasajeros	10
Potencia máxima	400 CV

Constructor

De Antonio Yachts (España)

www.deantonioyachts.com

Yacht Class





Pershing 7X

Impresión deportiva

Con un volumen impresionante, este gran crucero de lujo supone un nuevo éxito diferencial en la siempre lujosa gama Pershing, con un 7X que es en realidad una embarcación de lo más deportiva.



Marcado por el inconfundible trazo de Fulvio de Simone, el nuevo Pershing 7X es sin duda uno de los modelos más deportivos de la marca italiana, a pesar de superar los 21 metros de eslora, para lo que apuesta por las más modernas tecnologías en diseño y construcción, además de basarse en materiales ligeros y resistentes como el carbono. En este aspecto el nuevo 7X es ligereza, es velocidad y es rendimiento en todos y cada uno de los detalles.
Con unas líneas de cubierta especialmente impresionantes e integradas con las formas curvas del entorno, el nuevo Pershing 7X se identifica totalmente con el espíritu exclusivo del astillero italiano referencia en su sector del lujo al máximo nivel.







Con unas líneas de cubierta especialmente impresionantes e integradas con las formas curvas del entorno, el nuevo Pershing 7X se identifica totalmente con el espíritu exclusivo del astillero italiano referencia en su sector del lujo al máximo nivel.











La excelencia de sus líneas

Para Pershing ha resultado primordial el permanecer fiel a su propia identidad en un modelo que se decanta por un aspecto elegante y llamativo aunque ciertamente deportivo, adoptando importantes innovaciones estéticas al estilo propio de la marca, que afectan desde el nuevo color del casco y la superestructura hasta las atractivas formas concebidas para unos interiores diseñados para garantizar el uso óptimo de todos los espacios, manteniendo amplios volúmenes en todos sus rincones.

Sobre un casco de proa lanzada y amplia superficie acristalada para mejorar el contacto con el exterior, adopta un perfil de cubierta muy aerodinámico marcado por el hardtop practicable las generosas superficies para disfrutar del sol y los característicos pasillos laterales cubiertas en la parte posterior.

En popa, además del impresionante garaje para la embarcación auxiliar ofrece gran capacidad de asiento, además de una dinette y sala de estar, cocina exterior y un puesto generoso





muy capaz para dominar a este potente crucero deportivo con total seguridad.

Bajo cubierta se apuesta por el máximo lujo y confort, adaptándose a los gustos de cada armador, gracias a las facilidades que ofrece el astillero para la personalización de modo que cada unidad sea única.

También en esta zona se ha dado prioridad a los amplios espacios, ofreciendo para ello solo tres camarotes dobles además del reservado a la tripulación. En este aspecto destaca el trabajo dedicado a la ergonomía espacial, maximizada gracias a los amplios volúmenes que combinan tecnología y rendimiento en proporciones perfectas.

Características técnicas

Eslora total: *21,11 m*
Eslora flotación: *16,3 m*
Manga: *5,35 m*
Desplazamiento: *35 t*
Combustible: *3.600 l*
Pasajeros: *16*
Camarotes: *3+1*
Potencia máxima: *1.800 CV*
Velocidad máxima: *50 nudos*
Autonomía: *300 millas*
Constructor: *Pershing Yachts – Ferretti Group (Italia)* *www.pershing-yacht.com*

Ver vídeo

Tecnológica y veloz

Como signo de identidad de la nueva Pershing 7X, cabe enfocarse en la necesidad de ofrecer unas notables prestaciones sin renunciar al lujo de sus detalles y equipamiento.

Para ello, se ha adoptado soluciones de construcción pioneras que permiten a esta Pershing 7X alcanzar la increíble velocidad de 50 nudos, gracias además de a su ligera construcción con fibra de carbono, a la instalación de dos potentes motores V12 de 1.800 CV.

Además, incorpora diversos refinamientos tecnológicos para mejorar la experiencia de la navegación a bordo, como el innovador sistema de posicionamiento dinámico, que permite a la Pershing 7X mantener su posición incluso cuando los vientos o las corrientes son fuertes, con una buena estabilidad.

R. Masabeu

El Grupo Azimut-Benetti dona kits EPI en Italia



Azimut | Benetti Group ha distribuido kits de equipos de protección individual (EPI) a hospitales, municipios, asociaciones voluntarias, oficiales de policía, autoridades portuarias y otras entidades locales italianas que trabajan en las áreas donde opera la compañía, es decir, el Piamonte, Liguria, Toscana y Marcas. Al donar estos equipos de protección personal, que el astillero utiliza habitualmente en sus trabajos de producción y, por lo tanto, obtiene a través de sus canales de compra habituales, el Grupo da testimonio de su solidaridad y deseo de desempeñar un papel activo en esta difícil batalla que afecta a todos.
Un equipo ha trabajado de manera continua para adquirir, empaquetar e incluso entregar los kits personalmente con la ayuda de colaboradores voluntarios.
"Con esta contribución", ha dicho el presidente del grupo, Paolo Vitelli, *"queremos expresar nuestra cercanía y gratitud a las áreas locales que nos han acogido y han ayudado al desarrollo de la compañía. Nuestros lazos con ellos hoy son más fuertes que nunca"*.
www.azimutbenetti.it

Palumbo Superyachts Refit, operativo en todas sus sedes



En cumplimiento de la normativa internacional vigente en el contexto de la pandemia de Covid-19, el astillero italiano Palumbo Superyachts Refit ha anunciado que todos sus astilleros (Nápoles, Ancona, Malta, Savona y Marsella) están actualmente operativos para actividades de mantenimiento y reparación, garantizando asistencia continua a los barcos y las tripulaciones presentes en los diferentes lugares. Las actividades se llevan a cabo cumpliendo los estándares de salud e higiene prescritos, por el protocolo actual sobre seguridad en el lugar de trabajo y con la adopción de los equipos de protección individual (EPI).
Palumbo Superyachts Refit, que forma parte del grupo Palumbo Superyachts, es actualmente el mayor servicio de mantenimiento y refit de superyates del Mediterráneo. Además de la sección de refit, el grupo Palumbo Superyachts incluye las marcas de superyates ISA Yachts, Columbus Yachts, Mondomarine y Extra Yachts. **www.palumbosy.com**



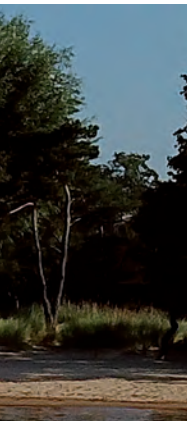
INTENDER 950

Un crucero acogedor

El último modelo creado por el astillero Interboat es una propuesta muy actual a pesar de su carácter clásico, con una cubierta destinada a disfrutar de la vida bajo el sol.









Destaca en popa el gran solárium de respaldo móvil.

CARACTERÍSTICAS

Eslora total	9,75 m
Manga	3,35 m
Calado	95 cm
Desplazamiento	5,5 t
Capacidad de combustible	600 l
Capacidad de agua	260 l
Tanque séptico	Si
Material de construcción	PRV
Tipo de casco	V
Túnel evolutivo	Si

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	10
Asientos en bañera	10
Camarotes	1
Personas en litera	2+2
Dimensiones solarium popa	1,55x1,99 m
Ancho pasillos laterales	18 cm
Molinete	Si

MOTORIZACIÓN

Modelo	Volvo D3-220
Ciclo	4T
Potencia en cigüeñal	220 CV
Potencia en la hélice	213 CV
Régimen máx. recomendado	4.000 r.p.m.
Nº de cilindros	5
Cilindrada	2.4 l
Peso	235 kg
Nº de motores	1
Tipo de combustible	Gasoil
Tipo de transmisión	Eje

CONDICIONES PRUEBA
Lugar: Países Bajos
Mar: Rizada
Viento: 8 nudos
Personas: 4
Combustible: 1/2
Agua: Vacío

PRESTACIONES

Velocidad máx. ensayo (GPS)	19,4 nudos
Velocidad máxi. según astillero	19,4 nudos
Velocidad crucero (GPS)	17/18 nudos
Velocidad mínima ralentí	2 nudos
Relación potencia/peso	40 CV/t

PUESTO GOBIERNO PRINCIPAL

Situación	Estribor
Plazas	1-2
Practicable	Si
Reposapiés	Si
Guantera	Si
Portacartas	No
Volante	Fijo
Pasamanos	Si
Visibilidad piloto	Buena
Acceso mandos	Bueno
Mandos motores	Electrónicos
Ventilación	Buena
Protección	Buena

PLATAFORMA DE BAÑO

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

INTERIORES

Luminosidad	Buena
Escotillas practicables	1
Aseos	1
Medidas mesa comedor	0,40x1,24 m
Neveras	1
Horno	No
Dimensiones litera principal	1,92x2,40 m
Asientos comedor	4
Altura salón	1,72 m

En esta versión se ocupa la amplia bañera con dinette y puesto de gobierno lateral.



DESTACABLE

- Protección pasajeros
- Superficie solárium
- Puesto de gobierno variable
- Plataforma baño
- Volumen cabina

MEJORABLE

- Pasamanos
- Escotillas practicables

Situado como uno de los modelos de mayor eslora de este astillero de los Países Bajos, el nuevo Intender 950 es fiel al estilo de Interboat en cuanto a unas líneas de cubierta de corte clásico que, en este caso, recoge detalles propios de la línea Cruiser en cuanto a habitabilidad y equipamiento de confort.
El astillero Interboat destaca por desarrollar una gama de embarcaciones construidas artesanalmente mediante los procesos más fiables para ofrecer modelos prácticos, muy habitables y con una garantía de diez años en el casco que tienen, además un buen valor de recompra.

El soporte portátil de la cubitera es un detalle importante para el crucero.





SKIPPER OPINA

Descubrir la gama de embarcaciones Interboat a través del modelo más moderno de su gama, nos ha permitido comprobar que este astillero mantiene en las nuevas propuestas su calidad de construcción y fiabilidad, actualizando sus soluciones de habitabilidad para ampliar su capacidad. A pesar de su origen nórdico, este modelo puede adaptarse bien a las tendencias clásicas mediterráneas en cuanto a su enfoque hacia el disfrute del sol, destacando espacialmente la capacidad en cubierta, además de la posibilidad de elegir entre dos posiciones para el puesto de gobierno.

En cubierta

Con sus líneas curvas de cubierta y aspecto intemporal, la nueva Intender 950 adopta algunas modernas soluciones de habitabilidad, que hacen más agradable la vida a bordo.

La cubierta de proa, con su cofre de fondeo de molinete exterior, disfruta de un buen pasillo perimetral que rodea una superficie de la cabina curvada, sobre el que montar un solárium acolchado, alcanzando por las bandas las entradas escalonadas a una profunda bañera.

Adopta en popa una plataforma de baño con gran escalera central abatible, desde donde se accede a un amplio solárium, dotado de un largo respaldo móvil para ampliar su espacio o crear un asiento de gran capacidad.

Entrando a la protegida bañera por el pasillo de babor encontramos un sofá lateral acompañado por una mesa



La entrada a la cabina se abre a una puerta y a un ancho armario.



En proa se forma una cama doble triangular.

de alas plegables que forma una dinette, mientras en la banda contraria se sitúa un mueble-cocina un puesto de gobierno de asiento ancho y consola compacta. Hay que destacar la posibilidad que ofrece el astillero de cambiar la posición del puesto de gobierno y situarlo sobre la línea de crujía, aprovechando el asiento de popa para el piloto.

Interiores

Para la eslora y el francobordo de la embarcación, se ha conseguido bajo cubierta una cabina de importante volumen y correcta iluminación, en la que solo incluye una escotilla superior practicable para ventilar un camarote con cama doble triangular y un aseo independiente.

Intender 950

Constructor: Interboat (Países Bajos)
Importador: Nautinort
www.nautinort.com
Precio básico aproximado:
Desde 169.900 € + impuestos

Ver vídeo

Navegando

Esta Intender 950 se decanta por la navegación tradicional y una configuración propia del norte de Europa, optando para ello por una carena dotada de túnel evolutivo y un solo motor de transmisión por eje, que puede ser entre 65 y 320 CV, según el programa de navegación elegido.

En la embarcación que pudimos probar de la mano de Nautinort, su importador para España, se había montado un motor Volvo Penta de 220 CV, con el que pudimos alcanzar una velocidad máxima de 19,4 nudos en condiciones de mar rizada en zona de canales.

Aunque este modelo ya está concebido para navegación costera, con un casco estable y cómodo que se debe adaptar bien a cierto oleaje por la buena V de su carena y potente proa, lo cierto es que nos llamó especialmente la atención su buena maniobrabilidad, así como la realización de giros muy cerrados gracias a su gran pala de timón, a pesar de montar tan solo un motor.❋

R. Masabeu



LA SOLUCIÓN A TU SEGURIDAD

ZONA 5, 6, 7 | ZONA 2, 3, 4

LALIZAS España

Equipo Seguridad Básico



Equipo Seguridad Completo





Vita Chaleco Salvavidas
de inflacion Manual Adulto 120N,ISO 12402-4

Life rafts ISO-RAFT
CE ISO9650-1



LALIZAS Extintor de fuego Polvo, MED



Ocean signal E100G
con carcasa de zafa automática, Set



LALIZAS Luz de Aro Salvavidas SOLAS/MED



Chalecos salvavidas Escapulario 150N,
CE ISO 12402-3



Kit Aro salvavidas SOLAS 75cm,
Luz de aro 71325, 30m rabiza, estuche gris



Chalecos salvavidas Sigma 170N,
CE ISO 12402-3



ESPAÑA
Nave 50 C/Goleta Pol.Ind.El Zabal Bajo 11300 La Linea de la Conception, Cadiz, Tel. 956 644004, Fax: 956 644006, E-Mail: espana_info@lalizas.com, www.lalizas.com

anen

Seguro de embarcaciones tan único como su barco



Somos conscientes que cada zona de navegación y cada cliente tienen sus propias necesidades. Ya sea a motor o ya sea a vela, nuestras soluciones de seguros se adaptan a la perfección a sus necesidades como armador, patrón o tripulante. Busque asesoramiento con los mejores especialistas europeos en seguros para embarcaciones y solicite una oferta sin compromiso.

Palma de Mallorca · Tel. +34 971 70 86 70
pantaenius.es

PANTAENIUS
Agencia de suscripción de seguros náuticos



GRAND SOLEIL 42 LC

Familia y rendimiento

El nuevo crucero de largo alcance de Grand Soleil es el modelo de menor eslora de la línea Long Cruise, en el que sorprende, sin embargo, con unas prometedoras prestaciones para afrontar largas travesías.

Una vez más nos encontramos ante un Grand Soleil nominado como velero Europeo del año de este astillero italiano: el Grand Soleil 42 Long Cruise, que resulta una acertada combinación entre confort de crucero y rendimiento. Este velero de más de 13 metros, diseñado por Marco Lostuzzi y Nauta Design para Cantiere del Pardo, apuesta por amplios espacios en los que disfrutar del máximo confort, con dos interesantes opciones de cubierta, desde la más básica y deportiva hasta la que se enfoca más al crucero fácil, que incluye sobre la entrada a la cabina un característico arco moldeado que soporta toldos y el anclaje de la escota de la vela Mayor.





CARACTERÍSTICAS

Eslora total	13,85 m
Eslora casco	12,95 m
Manga	4,16 m
Calado	2,25 m
Desplazamiento	9,6 T
Capacidad de combustible	230 l
Capacidad de agua	340 l
Tanque séptico	Si
Material de construcción	PRV
Superficie vélica total	103,5 m2

HABITABILIDAD

Plazas homologadas	12
Asientos en bañera	14
Camarotes	2-3
Personas en litera	6-8
Ancho pasillos laterales	38 cm
Molinete	Si
Plataforma baño	Si

MOTORIZACIÓN

Modelo	Volvo D2-60
Ciclo	4T
Potencia al cigüeñal	60 CV
Régimen máx. recomendado	3.000 r.p.m.
Nº de cilindros	4
Cilindrada	2,2 l
Nº de motores	1
Tipo de combustible	Gasoil
Tipo de transmisión	Sail Drive

VELOCIDAD A MOTOR

Crucero	7,7 nudos
Máxima	8,6 nudos
Descripción aparejo	
Mástil	Fraccionado
Material mástil	Aluminio
Nº crucetas	2
Material jarcia	Cable
Burdas	No
Posición crucetas	Atrasadas
Obenques atrasados	Si

La plataforma de baño abatible está disponible en dos tamaños.

CONDICIONES PRUEBA

Lugar: Sant Andreu de Llavaneres (Barcelona)
Mar: Plano
Viento: 3-5 nudos
Personas: 4
Combustible: 70%
Agua: Vacío

DESCRIPCIÓN MANIOBRA

Winches	4
Stoppers	10
Reenvío a bañera	Si
Diseño	Bueno
Genova	Enrollable
Mayor	Enrollable
Calidad material	Normal

CUBIERTA

Forro teca	Si
Amplitud Bañera	Buena
Asientos	12
Mesa	Si
Sistema de gobierno	Ruedas
Cofres	Si
Ducha	Si
Popa practicable	Si
Capota entrada	Opcional
Confort patrón	Normal
Visibilidad patrón	Buena
Protección	Normal
Paso a proa	Bueno
Capacidad cofre fondeo	Buena

BAJO CUBIERTA

Luminosidad	Buena
Escotillas practicables	13
Aseos	2
Asientos comedor	6
Medidas mesa comedor	0,77x1,13 m
Neveras	2
Horno	Si
Dimensiones litera proa	2,00x1,45 m
Dimensiones literas popa	2,00x1,45 m
Altura salón	1,94 m
Altura cabina proa	1,93 m
Altura cabina popa	2,02 m



La amplia bañera ha sido bien aprovechada con un gran comedor y dos puestos de gobierno.

DESTACABLE

- Amplitud bañera
- Superficies solárium
- Popa practicable
- Luminosidad interior
- Camarote proa

MEJORABLE

- Suelo escalonado
- Pasamanos
- Nevera vertical

En cubierta

El aspecto más remarcable desde un inicio es que realmente este nuevo 42 Long Cruise parece mucho mayor que su eslora real, con un casco que aparenta flotar mucho, con pantoque en las bandas de popa y un gran francobordo, tan actual. El incluir en esta versión un gran arco moldeado de soporte de toldillas y de la escota de la mayor sobre la entrada a la cabina acentúa también este aspecto.

De proa recta y con un botalón de fibra integrado, presenta una popa ciertamente ancha en la que cuenta con una plataforma abatible, disponible en dos tamaños, con la que cubre un hueco de estiba para la balsa salvavidas. Protegida por guardamancebos, esta zona posterior acoge un enorme cofre en cubierta y dos puestos de gobierno con bitácoras y soportes de ángulo recto para repetidores de la electrónica.

Las superficies de cubierta son sin tropiezos para disfrutar mejor del sol.





Toda la maniobra se dirige a los dos winches situados en cada banda junto al patrón.

SKIPPER OPINA

Grand Soleil ha conseguido de nuevo en este 42 LC un velero sin duda muy valorado, no solo por su estiloso diseño, sino también por haber sabido crear un crucero muy espacioso para su tamaño, con toda la calidad que cabe esperar de esta marca italiana.
Tampoco podemos olvidar el buen resultado de una carena que resulta más eficiente de lo que se suele pedir de un crucero de altura como este, que no renuncia al máximo confort.

La completa cocina puede acoger una segunda nevera vertical



Cabe destacar que se han situado dos potentes winches por banda para toda la maniobra junto al patrón y al reenvío de las drizas, que cuentan con sus cofres de estiba específicos. El resto del espacio comprende dos largos bancos en las bandas de respaldo bajo separados por una gran mesa de alas abatibles con botellero central. Los pasillos discurren cómodamente por la bandas de la cubierta hacia proa, alcanzando un encaje en la base del mástil junto al escotero del foque autovirante donde se forma un solárium acolchado, además del adelantado cofre de fondeo, con molinete interior y doble espacio de estiba.



La cabina central es espaciosa y ciertamente acogedora.



Es posible disponer de dos camarotes dobles simétricos en popa.

Para el armador se ha incluido también un aseo privado en el camarote de proa.



Interiores

La intención del astillero en este Grand Soleil 42 Long Cruise es proporcionar un gran crucero de altura con una eslora manejable, sin renunciar al máximo confort, para lo que ha preferido disponer de dos únicas versiones de distribución con tan solo dos o tres camarotes.
En todo caso se decanta por unos interiores notablemente espaciosos y acogedores gracias a una buena luminosidad en los que podemos diferenciar tres marcadas zonas entre proa y popa.

En la parte posterior podemos elegir entre dos camarotes dobles simétricos o sustituir uno de ellos por un habitáculo de estiba o multifunción, que en todo caso cuentan con el servicio de un aseo completo y alargado situado junto a la escalera de entrada.
La cocina nos recibe con una forma envolvente y completo equipamiento apenas separada del comedor, que cuenta con amplio asiento y una mesa que opcionalmente puede ser abatible para crear una cama doble opcional.
En cuanto a la banda de estribor, ofrece una mesa de cartas central y dos asientos opuestos de buena anchura.
Una puerta junto al pedestal del mástil cierra en proa un camarote del armador amplio, con gran cama, asiento, escotillas en las bandas y un aseo privado completo.

Navegando

Un detalle, que no dejó de sorprendernos de este 42 LC durante la prueba del mismo, es que a pesar de su tamaño, de que se trataba de la versión menos performance con arco central y de que montaba unas velas enrollables de sables verticales aparentemente pequeñas, nos encontramos navegando sobre un velero realmente prometedor en cuanto a capacidad de aceleración y sensibilidad.
El hecho es que, en condiciones de mar plana e incluso con el casco algo sucio, la embarcación pudo aprovechar bien una ligera brisa que apenas llegó a superar los 6 nudos de viento para mantenernos en marcha sobre los 5 nudos aprovechando un efectivo código 0. Con estas premisas desde luego apetecería probar la versión más deportiva o incluso esta misma de crucero con cierto oleaje, más cuando la facilidad de trimado es muy marcada y permite dejar el timón sin apenas atención, gracias a un rumbo muy firme.❇ *R. Masabeu*

Grand Soleil 42 Long Cruise

Constructor: Cantiere del Pardo
www.grandsoleil.net
Importador: Motyvel Yachts
www.motyvel.com
Precio básico aproximado:
Desde 309.000 € + impuestos

Ver vídeo

LEATHERMAN® FREE™









Descubre más en
LEATHERMANFREE.ES

Esteller

Distribuidor exclusivo en España y Portugal

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

eSAILING
El *boom* de las regatas virtuales

Las regatas en todo el mundo se han cancelado o pospuesto debido a la pandemia del COVID-19, pero los regatistas compiten ahora online desde casa en algunos de los eventos más conocidos del mundo. La World Sailing, la RFEV y los clubes náuticos han pasado de organizar sus competiciones en los campos de regatas a las pantallas digitales, con el apoyo de la plataforma Virtual Regatta.



www.virtualregatta.com/es/inshore-juego/
www.esailing.es - www.sailingsurstore.com
www.rfev.es



World Sailing, la Federación Internacional de Vela, y Virtual Regatta, el simulador de regatas online líder en el mundo, han organizado durante el periodo de confinamiento, varias regatas icónicas de clase olímpica.

Por el momento, a través de la plataforma Virtual Regatta, los eSailors han competido en el **Trofeo Princesa Sofía Iberostar** (30 de marzo al 3 de abril) y en la **Hempel World Cup Series de Génova** (del 11 al 18 de abril). La siguiente competición anunciada es la **Semana de Kiel** (del 20 al 28 de junio), a la espera de que se produzcan el anuncio de próximos eventos.

Recientemente, ha habido un gran aumento en los usuarios diarios activos en Virtual Regatta Inshore, pasando de 5.000 a principios de año a alrededor de 18.000-20.000 y alcanzando un máximo de 25.000 la última semana de marzo.

Copa de España eSailing 2020

La Copa de España eSailing - Trofeo SailingSur comenzó el pasado 25 de abril, organizada por la Real Federación Española de Vela, con la colaboración de la secretaría nacional de la clase eSailing y la Comunidad Española de eSailing de la aplicación Discord, siendo la única regata oficial de eSailing en España, junto al Campeonato de España que se disputa en la misma plataforma.

Reservada a regatistas con residencia legal en España y sin restricciones de edad, se disputa en la aplicación Virtual Regatta Inshore y los participantes deben estar dados de alta como usuarios en la Comunidad Española de eSailing en la aplicación Discord, donde están disponibles las Instrucciones de Regata.

El formato de competición, con rondas de cinco regatas, establece una Fase Previa en grupos de 20 regatistas hasta dirimir los 40 participantes que tendrán acceso a la Fase Final. Estos 40 regatistas se sumarán entonces a los 40 primeros clasificados del ranking del Campeonato de España para disputar las series de Cuartos de Final, Semifinales y Final, que será retransmitida en streaming en eSailingTV. Los participantes que no avancen en las distintas fases podrán continuar jugando para obtener el mejor resultado posible. Se establecerá también un Grupo Plata que mantendrá el mismo formato de competición de la fase Final.

La fase previa está previsto que finalice el fin de semana del 2-3 de mayo para disputar la Final los días 9 y 10 de mayo. El ganador de la Copa de España eSailing recibirá un vale por valor de 150 € para utilizar en la web de SailingSur, con 100 € para el segundo clasificado y 50 € para el tercero, añadiéndose un vale de 50 € para el primer clasificado del Grupo Plata. Así mismo habrá sorteo de material de SailingSur y descuentos para todos los participantes.

La Ruta de la Sal 2020, en octubre

El Comité organizador dela regata de altura La Ruta de la Sal aplaza por segunda vez la 33 edición, debido a la crisis sanitaria del Covid-19, y, tras un consenso con los colaboradores y patrocinadores de la regata, anuncia que **la prueba se disputará del 9 al 12 de octubre**, coincidiendo con la celebración del Salón Náutico de Barcelona, que apoyará a La Ruta de la Sal promocionando su difusión e imagen.

La Ruta de la Sal 2020, organizada por Difusión Náutica, tenía prevista sus tres salidas, desde Barcelona, Dénia y Andratx (Mallorca), con rumbo a Sant Antoni en Ibiza, el pasado jueves 9 de abril, en plena Semana Santa. El gran interés de participación mostrado por los navegantes se verá satisfecho con estas nuevas fechas, ya que el lunes 12 octubre es festivo en toda España.

Coincidiendo con la celebración de La Ruta del Canal, auspiciada por el Real Club Náutico de Denia, ambas organizaciones están desarrollando un protocolo común para potenciar las dos regatas y sumar así una gran promoción y medios de difusión.

Asimismo, en el Club Náutico de Sant Antoni, el puerto de llegada de la regata, se creará un gran ambiente deportivo que redundará, sin duda, en el aspecto de promoción turística de Ibiza, uno de los sectores de gran interés de visibilidad de la Isla.

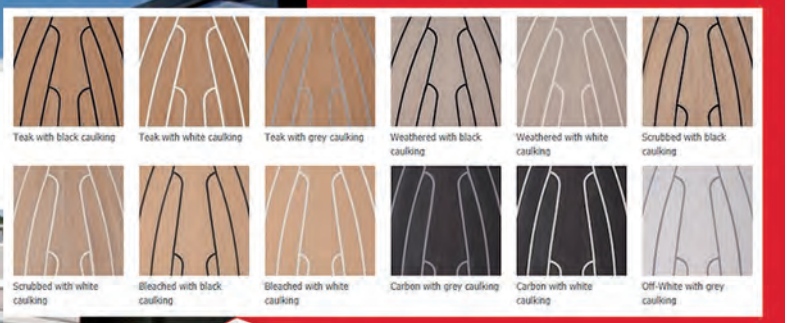


El Ayuntamiento de Sant Antoni de Portmany su suma a todos los esfuerzos que los organizadores están realizando para dar continuidad a una de las pruebas más importantes del Mediterráneo.

https://larutadelasal.com/







5 años garantía

- Producto líder en el sector
- No transmite calor
- Menor peso (4,5 kg x m²)
- Sin mantenimiento
- Fácil de limpiar
- Antideslizante
- Sin calafatear
- Rápida instalación
- Compatible con el medio ambiente

Múltiples ventajas
con respecto a cualquier producto similar
o la propia teca



YAHIS

Valencia, 13, bajo | 46200 Paiporta (Valencia)
Tels. +34 96 109 65 99 | +34 600 46 32 18 | +34 608 22 62 16
comercial@yahis.es | **www.yahis.es**



VARADERO MASNOU

EL CENTRO NÁUTICO CON MAYORES Y MEJORES SERVICIOS DEL LITORAL CATALÁN

10% de descuento en temporada baja ¡Aprovéchelo!





Varadero · Chorreado Decapado · Osmosis · Mecánica · Electricidad · Carpintería · Pintura · Poliester · Electrónica · Tienda

PRESUPUESTOS Y ESTUDIOS TÉCNICOS PARA TODO TIPO DE REFORMA Y REPARACIONES









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

COSTAS MARAVILLOSAS A BORDO DE UN CATAMARÁN

Croacia

¿Vacaciones en familia? ¿Viaje, experiencia y aventura? Y conocer los mejores rincones de Croacia en un barco... Este puede ser el año para descubrir el Adriático.

Por Enric Botet



chárter *experience*

Cada año nos cuesta más decidir dónde pasar las vacaciones, hay tantos sitios que nos gustaría visitar... Además los niños son cada vez más adolescentes, y la idea de hacer un viaje todos juntos ya no les motiva como antes.

Gracias a mi amigo Carlos, con quien compartíamos afición por la náutica cuando éramos jóvenes, nos animamos a plantear unas vacaciones diferentes en Croacia, a bordo de un catamarán navegando por las costas maravillosas que todavía no sabíamos que nos íbamos a encontrar.

Empezamos a buscar en internet agencias de alquiler de barcos en la costa dálmata y finalmente nos decantamos por la agencia española VeleroEnCroacia que nos asesoró con las rutas y la elección del barco. Éramos 4 adultos y 4 adolescentes, y aunque Carlos disponía de la titulación para patronear el barco, pensamos que era mejor opción contratar un patrón profesional, para la tranquilidad y comodidad de todos. Además, la agencia nos ofreció un skipper español, con lo que nos sentíamos mucho más tranquilos sabiendo que la comunicación no sería un problema.





Velero en Croacia



Alquiler: Catamarán con patrón
Tripulación: 4 adultos y 4 adolescentes
Fecha: Julio 2019
Duración: Una semana (de sábado a sábado)
Puerto base: Trogir
Sitios visitados: Blue Lagoon, Brač, Korčula, Otok Marinkovac, Hvar, Vis, Green Cave, Blue Cave.
Empresa chárter: veleroencroacia.com

Trogir, puerto base

Así, a mediados de julio, llegábamos a la ciudad de Split y tomábamos un autobús hasta Trogir, donde nos esperaba nuestro impresionante catamarán y donde conoceríamos a nuestro skipper Kike. Al llegar a bordo y embarcar nuestras maletas, Kike nos hizo un pequeño briefing sobre el barco y algún concepto de seguridad, repartimos los camarotes y planificamos una ruta inicial para nuestra semana de vacaciones. Los chárteres son de sábado a sá-





bado, así que al llegar por la tarde, y a punto de oscurecer entre una cosa y otra, hicimos la compra en el supermercado con tranquilidad y esa noche nos quedamos a cenar en la fantástica ciudad de **Trogir**, lo que nos permitió empezar con más calma y aclimatarnos a bordo.

Paisajes inmejorables

Al día siguiente por la mañana salimos de puerto después de desayunar los típicos Burek croatas. Las condiciones climatológicas en Croacia son perfectas, un viento térmico suave durante el día que te permite disfrutar de la navegación a vela, mar plana sin olas debido al gran resguardo que proporcionan las islas y una temperatura ambiental estupenda.

Aunque habíamos hecho los deberes y nos habíamos informado sobre los sitios imprescindibles que debíamos visitar, nuestro capitán Kike tenía muchas otras propuestas que no salían en ninguna página de internet o guía, y que luego resultarían ser mejores que los sitios "famosos". Por citar un ejemplo, saliendo de Trogir nos dirijimos al **Blue Lagoon**, un fondeadero famoso con aguas muy claras, pero también muy concurrido por pequeñas embarcaciones que iban a pasar el día. Fueron incluso mejores algunas de las calas del sur de la **isla de Brač** o de **Korčula**, que Kike nos recomendó y claramente acertó, en las que estuvimos solos, con unas aguas turquesas y cristalinas, y unos paisajes inmejorables.

> "El verano pasado nos animamos a plantear unas vacaciones diferentes en Croacia, a bordo de un catamarán navegando por unas costas maravillosas que todavía no sabíamos que nos íbamos a encontrar."

Lugares con encanto

Pasamos una noche cerca de la ciudad de Hvar, concretamente en la **isla Otok Marinkovac**, con unas aguas magníficas; cada nuevo fondeadero nos parecía, si cabe, mejor que el anterior. Al atardecer, en un agradable trayecto en taxi boat, seguimos la recomendación de desembarcar para conocer la ciudad.

La historia y cultura de Croacia se pueden percibir cuando bajas a tierra y conoces ciudades como **Hvar**. Hicimos, anonadados, una excursión hasta el castillo antes de la puesta de sol, que por cierto, son unas puestas increíbles, llenas de colores intensos, verdaderamente impresionantes. Considero que nadie debería perderse experiencias así. Las calles y casas de piedra, repletas de gente y Konobas, restaurantes donde se sirve comida típica. Su restau-

> Las condiciones climatológicas en Croacia son perfectas, un viento térmico suave durante el día que te permite disfrutar de la navegación a vela, mar plana sin olas debido al gran resguardo que proporcionan las islas y una temperatura ambiental estupenda.





ración propia, que destaca por sus pescados a la brasa y otros platos muy elaborados como el Peka o los Cevapcici, con sus métodos de preparación como antaño; y por supuesto sus excelentes helados, imprescindible probarlos.

Visitamos también la **isla de Vis**, otra sorpresa donde descubrimos la **Green Cave** (que no la famosa Blue Cave, que aunque también visitamos no nos pareció tan merecedora de su fama). La ciudad de **Komiža** nos enamoró y estábamos de acuerdo en que podríamos pasar una semana entera solo en ese pequeño pueblo encantador. Cenamos en un restaurante maravilloso que tenía en su interior un pantalán donde dejar amarrado nuestro dinghy, famoso por una toma que se grabó de la película *Mamma Mia II*.

Próximo destino

Fueron unas experiencias distintas de las que habíamos vivido en otros chárteres por otros lugares como las Baleares; sin duda, unas vacaciones a destacar. Ansiosos por repetir, hemos vuelto a contactar con VeleroEnCroacia por si eran conocedores de las islas Griegas, que también nos han recomendado mucha gente. Gratamente nos han dicho que este año van a empezar a ofertar este nuevo destino, pues ya han podido realizar las investigaciones necesarias para conocer los mejores sitios.

Aunque la situación actual del Coronavirus nos preocupa un poco, hemos reservado un catamarán y desde la propia agencia nos han recomendado la contratación de un seguro de cancelación por si fuese necesario en última estancia, pero no tenemos ninguna duda en querer realizar este nuevo viaje y, por supuesto, con su ayuda. Al final, sabemos que las mejores cosas de la vida son la gente que amamos, los lugares en los que hemos estado y los recuerdos que hemos hecho en el camino.



PORTS GUIDE

Spain & Portugal

2020-2021

by SKIPPER & THE BEST SUPERYATES Y MARINAS

Imprescindible

estar presente en la

IV GUIA DE PUERTOS



JULIO- AGOSTO

Curt Ediciones edita la **4ª edición de la Guía de Puertos**, con información actualizada de clubes náuticos, puertos, marinas y varaderos de España y Portugal.

Reserve ya su espacio publicitario en este completo manual, ideal para llevar a bordo, que se convierte en herramienta de consulta indispensable para todos los navegantes.

PRINT/ONLINE

www.skippermar.com

CURT EDICIONES SA

publicidadnautica@curtediciones.com

Consell de Cent, 398 bajos · 08009 Barcelona · Tel. 933 180 101 · Fax 933 183 505

www.curtediciones.com

CONTRATACIÓN NÁUTICA EN TIEMPOS DE CONFINAMIENTO

La crisis desatada por la pandemia tendrá importantes efectos en la actividad náutica. En este artículo abordamos cómo se verán afectados los contratos realizados en el específico campo de la náutica.



Este artículo es periodístico y si bien está fundado en Derecho el autor declina cualquier responsabilidad por su uso como asesoramiento en casos reales.



Yamandu Rodriguez Caorsi
Abogado
yrcaorsi@nauticalegal.com

Resulta patente que la crisis provocada por el Covid-19 será un duro golpe para la economía en general y el turismo en particular. Acabo de leer que el Gobierno de España prepara un plan para afrontar un verano sin turismo del exterior. La actividad náutica de recreo, suspendida en España por el momento y ampliamente conectada con el turismo, resultará también gravemente afectada. Según distintos operadores, la actividad del sector, presente y futura, ya se ha visto paralizada. Las diferentes normas que ha aprobado el Gobierno de España han prorrogado el plazo de validez de títulos, despachos y certificaciones, y suspendido plazos administrativos y judiciales. En cuanto a la contratación en general, el Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, estableció medidas para proteger a los consumidores y usuarios que hayan contratado bienes y servicios que no se puedan cumplir debido a la pandemia.

En este artículo, analizaremos las diferentes soluciones que ofrece nuestro derecho con relación a los contratos celebrados por empresarios náuticos, entre ellos y con terceros, consumidores o no, que se vean de alguna manera afectados por la pandemia.

Sobre las obligaciones contractuales

Para el análisis que nos proponemos debemos partir del principio *pacta sunt servanda* ("los pactos se han de cumplir"), reflejado, entre otros, en los artículos 1091 y 1256 del Código Civil, que no permite a las partes desligarse del contrato unilateralmente.

Ahora bien, **dicho principio, por el cual los contratos deben cumplirse en sus propios términos, decae, salvo pacto en contra, en aquellos casos en que el incumplimiento se funda en un hecho fortuito o circunstancia de fuerza mayor.** Si bien no es clara la distinción entre ambos términos, y entre ellos existe un fino límite, podemos decir que es un hecho fortuito el que resulta imprevisible, y existe causa mayor cuando la obligación se ve alterada por algo inevitable. **Si el contrato no puede cumplirse por las restricciones derivadas de la prohibición de la movilidad por causa del Covid 19, podemos interpretar que es inevitable el incumplimiento, con lo que cabría la resolución del mismo.**

También, ante la alteración de las circunstancias, las obligaciones contractuales se pueden alterar al amparo de la denominada clausula "*rebus sic stantibus*". Dicha cláusula, de creación doctrinal, requiere para su admisión como premisas fundamentales:

a) **Alteración extraordinaria** de las circunstancias en el momento de cumplir el contrato en relación con las concurrentes al tiempo de su celebración;

b) Una **desproporción exorbitante**, fuera de todo cálculo, entre las prestaciones de las partes contratantes

c) **Que todo ello acontezca por la sobrevenidas circunstancias radicalmente imprevisibles.**

Esta doctrina más que la resolución contractual lo que permite es un reequilibrio en las prestaciones. Por ejemplo, si pactado el precio del fletamento de un barco, debido a un hecho imprevisible e inevitable como la pandemia, el volumen de negocio del arrendatario se ve altamente disminuido, procedería la revisión del contrato.

Dicho lo anterior, pienso que se puede facilitar el análisis diferenciando los contratos de **tracto único**, por ejemplo una compraventa o un charter, y los de **tracto sucesivo**, como puede ser el arrendamiento de un amarre, yate o local para una náutica. **El contrato tracto único se subsume a un solo acto. El contrato de tracto sucesivo se prolonga en el tiempo.**

Entre los de **tracto único** podemos diferenciar aquello que la prestación no puede cumplir por las restricciones y cuyo cumplimiento es susceptible de suspensión y los que no es posible suspender. **Si se tratara de una compraventa de un barco cuya prueba de mar o entrega se pactó durante el periodo de confinamiento, parece claro que lo que procede es una suspensión hasta que las circunstancias permitan el cumplimiento.** Es decir no procede la resolución. **Si se trata de un contrato, como podría ser un chárter, contratado durante el periodo de prohibición de navegación de recreo, entendemos que procede la resolución con devolución del precio pactado.**

Más difícil resulta la aproximación a los efectos de la pandemia en los **contratos de tracto sucesivo**, suscritos antes de la declaración de alarma y cuyos efectos se prolongan a posteriori. Partiendo de la imprevisibilidad e inevitabilidad de la nueva situación, en nuestra opinión, atendiendo también a la ya comentada clausula "*rebus sic stantibus*", se podría al menos obtener una modificación de las condiciones. **Imaginemos que hemos contratado amarre en un puerto de moda en Ibiza desde donde chartearemos un embarcación la temporada de 2020. Siendo las previsiones pésimas comparadas con la que se podía esperar procedería la modificación de la condiciones e incluso la anulación del mismo.**

El **Real Decreto-ley** 11/2020, de **31 de marzo**, aprobado de forma ***ad hoc***, tiene **jerarquía** de **ley** y **carácter especial**, con lo cual **se impone sobre** lo regulado en el **Código Civil**, de Comercio y Legislación General.

Incluso en caso de un contrato de suyas prestaciones ya se está disfrutando, como podría ser el arrendamiento de un local para la atención al público o un amarre, de producirse la baja actividad económica que se vaticina existe la posibilidad de una negociación. Nuestro tribunal ha avalado la rebaja del precio de la renta en negocios que se vieron gravemente afectados durante la pasada crisis.



Caso especial de los contratos de consumo

Las consideraciones hasta ahora expuestas, cuando se trata de un contrato de consumo, es decir aquel celebrado entre un consumidor y un empresario náutico, deben analizarse al amparo del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo. La norma, aprobada de forma *ad hoc*, tiene jerarquía de ley y carácter especial, con lo cual se impone sobre lo regulado en el Código Civil, de Comercio y legislación general.

El Real Decreto-Ley regula los efectos de la pandemia sobre los contratos de consumo en los siguientes términos:

1) Se establece la posibilidad de resolver el contrato en un plazo de 14 días. Dice la norma que solo se podrán resolver los contratos en aquellos casos que la **propuesta de revisión**, sobre la base de la buena fe, **no restaurase la reciprocidad de intereses del contrato**. Se entiende que no se ha llegado a un acuerdo cuando este no se ha alcanzado pasados 60 días desde la fecha del contrato. Cuando proceda la resolución se deberá proceder por parte del empresario a la **devolución** de lo pagado en un plazo de 14 días.

2) Respecto de los contratos de prestación de servicios de **tracto sucesivo** (arrendamiento de un amarre, yate o local para una náutica), la empresa prestadora de servicios podrá ofrecer opciones de:

a) Recuperación del servicio a posteriori y sólo si el consumidor no pudiera o no aceptara dicha recuperación entonces se procedería a la devolución de los importes ya abonados en la parte correspondiente al periodo del servicio no prestado por dicha causa. En este caso la decisión queda en manos del consumidor.

b) Bajo la aceptación del consumidor, a minorar la cuantía que resulte de las futuras cuotas a imputar por la prestación del servicio. Asimismo, la empresa prestadora de servicios se abstendrá de presentar a cobro nuevas mensualidades hasta que el servicio pueda prestarse con normalidad, sin que ello dé lugar a la rescisión del contrato, salvo por la voluntad de ambas partes.

3) En el supuesto de que se trate de **contratos de viaje combinado**, que hayan sido cancelados con motivo del Covid-19, el organizador o, en su caso el minorista, **podrán entregar al consumidor o usuario un bono para ser utilizado**



dentro de un año desde la finalización de la vigencia del estado de alarma y sus prórrogas, por una cuantía igual al reembolso que hubiera correspondido. Transcurrido el periodo de validez del bono sin haber sido utilizado, el consumidor podrá solicitar el reembolso completo de cualquier pago realizado. En cualquier caso, el eventual ofrecimiento de un bono sustitutorio temporal deberá contar con el suficiente respaldo financiero que garantice su ejecución. **En definitiva, el consumidor tiene que aceptar el bono y esperar un año para ser resarcido.**

En cualquier caso, el organizador, o en su caso el minorista, deberán **proceder a efectuar el reembolso** en el supuesto de que el consumidor solicitara la resolución del contrato debido a circunstancias que afecten el viaje o la estancia en el sitio de destino de acuerdo a lo previsto en el apartado 2 del artículo 160 del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias.

En cuanto al **importe a devolver**, procederá la devolución total del importe siempre que los proveedores de servicios incluidos en el contrato de viaje combinado hubieran procedido a la devolución total del importe correspondiente a sus servicios. Si no se obtiene toda la devolución, el consumidor recibirá un bono por la parte no devuelta. Con esta disposición se pretende evitar que el intermediario tenga que devolver la cantidad que pagó a terceros que puedan no hacer lo mismo.

El plazo para proceder a la devolución no puede ser superior a los 60 días desde la resolución del contrato o desde la fecha de la devolución de lo pagado a los proveedores del servicio.✻

Conclusiones

En nuestra opinión, dada la imprevisibilidad e inevitabilidad de la pandemia, y el importante impacto que tendrá en la demanda de bienes y servicios, al menos a corto plazo, el empresario náutico está legitimado para intentar una mejora en las condiciones pactadas en los contratos e incluso, en algún caso, la resolución de los mismos. Cada caso requiere su propio estudio.

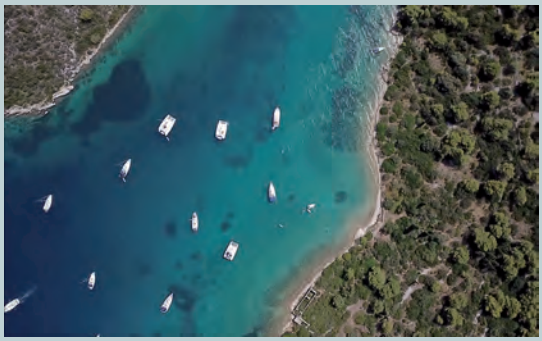
En cuanto al régimen aplicable a los consumidores aprobado por el Gobierno, parece más dirigido a proteger al empresario y la economía que al consumidor. No parece aceptable que se impongan condiciones para la devolución del importe pagado por una prestación que no se realiza.



anunciantes
índice















A
11 Axopar

B
25 Bornay

C
ICP Cannes Yachting Festival
86 Cenáutica
53 Club Nàutic L'Estartit
27 y 85 Club Nàutic Vilanova

D
71 DirecTeck

E
83 Esteller (Leatherman)
53 eWincher

G
13 Grow Iberia (Tohatsu)
93 Guía de Puertos 2020

H
CP Humphree

I
61 Imnasa

L
IP La Ruta de la Sal
77 Lalizas
55 Liqui Moly
47 LVOF Abogados

M
7 Marina Mahón
37 Movilmotors (Suzuki)

N
3 Nautic Luis (Windy)
97 Nautica Legal
31 North Sails

P
77 Pantaenius
41 Pronautic

S
14-15 Sport Yachts

T
57 Torqeedo
9 Touron (Mercury Marine)
51 Touron (Quicksilver)

V
5 V de Bravado
87 Varadero Masnou
33 Veleria Sail Select
56 Viafi
60 Viva Charter

Y
86 Yahis

IP Interior Portada ~ ICP Interior Contraportada ~ CP Contraportada

8-13 SEPTIEMBRE 2020

CANNES - VIEUX PORT & PORT CANTO



YACHTING FESTIVAL

CANNES

Design © abracadabra studio.com

EL PRIMER SALON NAUTICO EN EL AGUA DE EUROPA

EMBARCACIONES A MOTOR
VIEUX PORT

VELEROS
PORT CANTO

www.cannesyachtingfestival.com

Reed Expositions

FÉDÉRATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES

PORT DE CANNES

CANNES CÔTE D'AZUR

PORT PIERRE CANTO
Mairie de Cannes

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 C02
- 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
Náutica Varadero	Ibiza	Tel: +34 971 07 10 71
Nautic Center	Menorca	Tel: +34 971 35 44 99
Mecanáutica Servicios	Asensio SL Mallorca	Tel: +34 971 90 82 82
Atollvic	Pontevedra	Tel: +34 986 39 31 70
Ibero Yachting	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
Amura Nautic	C'an Picafort, Mallorca	Tel: +34 971 85 08 44
Marelec SL	Puerto Banus Phone:	Tel: +34 609 52 93 27

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

HUMPHREE®

www.humphree.com