

BARCO EUROPEO DEL AÑO EPY Y EYOTY 2022



**PRUEBA
VELA**
SARCH DS8

SUPERYATES
RIVA 76 PERSEO

A FONDO
LOWRANCE
ACTIVETARGET

**PRUEBAS
MOTOR**
7 MODELOS
A FONDO

**ESPECIAL
EQUIPO**
NOVEDADES
2022



- » Transat Jacques Vabre: segundo triunfo español
- » Westabout. Álex Pella, a por un nuevo récord
- » Mini-Transat: objetivo cumplido



SOS  **CÉANOS**

» ZF y Torqeedo, un futuro más limpio » Volvo Penta impulsa un nuevo barco híbrido






ISLAND YACHTS
BROKER

IMPORTADOR PARA ESPAÑA
+34 628 715 090 | +34 971 351 397
sales@islandyachtsbroker.com
www.islandyachtsbroker.com



www.nauticayyates.com
ny@nauticayyates.com

Director

Luis Bosch

luisbosch@nauticayyates.com · Tel. +34 649 075 227

Diseño y maquetación: zeliaminguezlopez@gmail.com**Colaboradores:**

Javier Artiaga, Albert Brel, Kiku Cusí, Eva Dallo, Germán de Soler, Mercedes de Soignie, Mercedes Alcaide, Miquel Mallafre, Isidro Martí, Panxo Pi-Suñer Osés, Magalí D. S. Pinart, Albert Puerto, Mario Ruiz, Carlos Sanlorenzo, Carles Serra, José M^a Serra, Santi Serrat Serrat, Diego Yriarte.

Ilustración: Josep M^a Ferrer.**Fotografía:**

Leonardo Cortés, Alfred Farré, Martínez Studio, Félix González Muñiz.

Publicidad:

Directora comercial: Mercedes Alcaide
meralcaide@nauticayyates.com
Passeig Torrelblanca, 2-6.
08172 Sant Cugat del Vallès (Barcelona)
Tel. +34 610 709 086

Distribuye: SGEL

Avda. Valdelaparra, 29.
28108 Alcobendas. Madrid.
Tel. +34 91 657 69 00

Suscripciones: Mercedes Alcaide

Tel. +34 610 709 086
meralcaide@nauticayyates.com

Suscripción anual:

6 números: 24 euros (IVA incluido)
Precio de este ejemplar: 4,00 euros
Precio para Canarias y aeropuertos: 4,20 euros
(IVA incluido)

La Factoría Náutica, SCCL

Passeig Torrelblanca, 2-6.
08172 Sant Cugat del Vallès (Barcelona)
Tel. +34 610 709 086

Edita:

La Factoría Náutica, SCCL.

Director de edición:

Luis Bosch
luisbosch@nauticayyates.com
Tel. +34 649 075 227

Redacción y administración:

08172 Sant Cugat del Vallès (Barcelona)

Imprime:

Impreso en España (Printed in Spain)
Rotimpres

© La Factoría Náutica SCCL**Déposito legal:** B-18466-2012

ISSN 2014-721X

febrero / marzo 2022

Reservados todos los derechos

**Revista fundada en junio de 2012.**

Socios fundadores: Luis Bosch Fontcuberta,
Mercedes Alcaide Tarazaga, Germán de Soler,
Ruscalleda, Panxo Pi-Suñer Cañellas.



Impreso con papel ecológico -
Cuidamos el Medio Ambiente

Son los mejores

El pasado mes de enero durante la ceremonia online de los EPY (European Powerboat of the Year) y EYOTY (European Yacht of The Year) 2022, se dieron a conocer los mejores barcos europeos del año en barcos a motor y veleros. Una vez más las circunstancias obligaron a celebrar este acto a través de las pantallas, pero también con la ventaja de que este formato permitió realizar un acontecimiento abierto a todo el mundo, mientras que tradicionalmente esta entrega de premios siempre había estado limitada al aforo de la gran sala de actos de la Messe de Düsseldorf.

Una edición más en la que, como decimos, se dieron a conocer a los mejores diseños elegidos por dos jurados internacionales especializados en cada una de las tipologías de barcos. Si bien la selección de los nominados, anunciados en septiembre, no resultó nada fácil, mucho más complicado resulta elegir a los ganadores, ya que no son pocos los aspectos de cada barco que entran en juego para su evaluación. Además de las consideraciones a tener en cuenta de cada barco, tanto a vela como a motor, durante estos dos últimos años se ha añadido la dificultad de poder navegar todos los barcos, algo que ha resultado bastante más complicado que en los tiempos de prepandemia, tanto en el Mediterráneo como en la zona norte de Europa. Además, la disponibilidad de las embarcaciones ha exigido importantes esfuerzos por parte de astilleros y prensa especializada, en cuanto a desplazamientos, transportes, etcétera.

En esta edición, en el EPY 2022 (embarcaciones a motor) se ha destacado una mención especial dedicada a un modelo eléctrico por su aportación tecnológica. Esto significa, como ya venimos haciendo en las páginas de SOS Océanos, que la propulsión eléctrica va tomando, poco a poco, cierto protagonismo, y también lo demuestran las puntuales publicaciones en nuestras páginas de alguna que otra prueba de barcos de este tipo. Y es que la náutica de recreo va a remolque, en muchos aspectos, del mundo del automóvil, y esto es una prueba más. También en los EYOTY se han otorgado sendas menciones especiales al uso de materiales sostenibles o reciclados en la construcción y en la fabricación de velas, una senda que se abre y marca el rumbo futuro.

Otro tema destacable de las últimas semanas son las sorprendentes cifras publicadas por al DGMM y analizadas por Anen de las matriculaciones en 2021. Impresionantes porque han alcanzado a los niveles de 2008, lo que pone de manifiesto que la pandemia ha podido, de momento, con la larga crisis que arrastraba el sector durante años. ¿Quiere esto decir que baja la línea de flotación del sector, cuando ya casi estaba alcanzando la regala? Nadie se atreve con las predicciones cuando globalmente el mundo económico y productivo es tan cambiante.

En todo caso un razonable optimismo nos lleva a augurar, tras el golpe que ha supuesto la suspensión del salón de Düsseldorf, que durante la primavera los primeros salones mostrarán una notable recuperación y actividad. Esperamos.



Luis Bosch
Director

DIBUJA TUS SUEÑOS PARA 2022

- ✓ Más espacio y mayor capacidad
- ✓ Dos solarios convertibles
- ✓ Aseo con ducha de 1,9m de altura
- ✓ Dos camas dobles en cabina
- ✓ Óptimo confort y navegación
- ✓ Laterales abatibles en popa
- ✓ Personalización de colores y acabados

✓ **NUEVO NUVA M11 Open**



NUVA

YACHTS

M11 Open

NUVA
M6 Open



NUVA
M8 Cabin



NUVA
M8 Cabin



SÍGUENOS EN
@NUVAYACHTS

>> 6



EPY 2020.



>> 16



EYOTY 2022.

>> 76



Bénéteau GT 36 OB.

>> 106



Sarch dS8.



Foto portada: Astondoa As5 (Astondoa Yachts)

BARCO EUROPEO DEL AÑO 2022

- 6 EPY European Power Boat of the Year 2022. Los ganadores. **L. Bosch**
- 16 EYOTY. European Yacht of the Year 2022. Cinco ganadores y tres menciones especiales. **G. de Soler**

ACTUALIDAD

- 28 Mercado náutico. Las matriculaciones crecieron un 17% en 2021.
- 29 Turismo náutico. Las pymes se digitalizan.

EMPRESAS

- 30 Noticias de empresa.

ASTILLEROS

- 38 Rodman. Primicias 2022.
- 39 Invictus GT320S.
- 40 Nuva M11 Open.
- 41 Solaris Power 60 Open.
- 42 Sealine S390.
- 44 Bénéteau Swift Trawler 48.
- 46 X-Yachts X43.
- 47 Capelli Stradivari 43.
- 48 Absolute 60 Fly.
- 50 Astondoa As5. Un nuevo concepto en crucero.

EQUIPO

- 56 Novedades.

ESPECIAL EQUIPO

- 58 Las novedades del año. **A. Brel**

A FONDO

- 62 Sonda Lowrance ActiveTarget. **A. Brel**

INFORMÁTICA A BORDO

- 64 Objetos solares inalámbricos. **J.M. Serra**

OPINIÓN

- 68 2022, la nueva ola de la náutica. **C. Sanlorenzo**

PRUEBAS MOTOR

- L. Bosch**
- 70 Rodman Evolution 1290.



« 58

Especial equipo.
Las novedades del año.



50 «

Astondoa.



Rodman
Evolution 1290.

» 70



Transat Jacques
Vabre.

110 «



124 «

Riva 76 Perseo Super.

- 76** Bénéteau GT 36 OB.
82 Sea Ray 250 SPX.
88 Pacific Craft 750
Open – Helm Master EX.

- 94** Quicksilver Captur 625
Pilothouse.
98 Jeanneau Merry
Fisher 605 S2.

- 102** AB Jet 380

PRUEBA VELA

- 106** Sarch dS8. **D. Yriarte**

CRUCERO PRÁCTICO

- 120** El futuro de los foils:
un repaso a la historia.

I. Martí

- 122** Vela básica (2).
Orza y timón.

J.M. Ferrer Sirvent

- 123** Trucos. **A. Puerto**

SUPERYATES

- 124** A bordo.
Riva 76' Perseo Super.
Elegancia y carácter.

G. de Soler

- 130** Noticias.

G. de Soler

110 OCÉANOS

K. Cusí

- » Transat Jacques Vabre. Segundo triunfo español.
- » Westabout. Álex Pella, a por un nuevo récord.
- » Mini-Transat. Objetivo cumplido.
- » Clase Mini 5.80. Bautizo oceánico de los nuevos 5.80.
- » Un diseño de Botín se impone en la Sidney-Hobart.
- » Superetapa austral de 12.750 millas en la Ocean Race.

118 SOS OCÉANOS

M.D. Pinart

- » Rumbo a un futuro más limpio: ZF y Torqeedo, una asociación perfecta.
- » Volvo Penta impulsa un nuevo barco híbrido.
- » Proyecto subacuático de ayuda a la ciencia.
- » Botadura del Sunreef 80 Eco.
- » Northern Xplorer AS: crucero de lujo sin emisiones.





El jurado del EPY 2022 en videoconferencia durante la deliberación final.

» European Power Boat of the Year 2022



Los mejores DEL AÑO

Por segundo año consecutivo mediante teleconferencia, la prensa especializada europea ha concedido los galardones del European Power Boat of the Year 2022 en sus cinco categorías clasificadas por esloras. En esta ocasión debemos destacar dos aspectos importantes, la mención especial a una embarcación eléctrica que se integra los nominados de la categoría de esloras de hasta 8 metros; y la recuperación del galardón a la innovación.

Actualmente, son nueve los medios que integran el jurado del European Power Boat of the Year 2022 (EPY), aunque en realidad son únicamente ocho los votos del jurado, ya que la revista francesa Moteur Boat, perteneciente a la misma editorial que Neptune Yachting, participa conjuntamente con un solo voto.

Por lo tanto, deciden representantes de ocho países con un total de nueve medios especializados.



Nautica & Yates Magazine (España)



Yacht Revue (Austria)



Neptune Yachting Moteur y Moteur Boat (Francia)



marina-online.ch (Suiza)



MotorBoot (Holanda)



Boote (Alemania)



BoatMag.it (Italia)



Båtliv (Noruega)

Premio a la innovación

MERCURY V 12 VERADO 600 HP

Ha sido la mayor revolución del año. El Mercury Verado de 600 Hp es el primer fueraborda V12 del mercado que incorpora un cabezal de cuatro levas de gran cilindrada y aspiración natural que genera un par impresionante para sacar rápidamente embarcaciones pesadas desde parado a planeo, y para acelerar rápidamente hasta la velocidad nominal. También dispone de transmisión automática de dos velocidades, de modo que optimiza las rpm del motor según la carga de trabajo, lo que facilita una potente aceleración y un rendimiento altamente eficiente en crucero. También destaca la

adopción de la primera caja de cambios direccional instala en un fueraborda, que pivota de forma independiente bajo el agua mientras que el bloque del motor permanece en una posición fija. Esto proporciona más espacio para configuraciones de varios motores y un ángulo de dirección más amplio para un ágil manejo. La hélice de contrarrotación ofrece un mejor “agarre” en el agua para el atraque y otras maniobras en espacios reducidos.

Un motor V12 que dentro de su categoría ofrece una economía y autonomía de combustible excepcionales.

» mercurymarine.com

La opinión del jurado

» El último y más potente motor fueraborda de Mercury incorpora un sofisticado sistema de dirección, totalmente innovador. El motor permanece sin girar mientras que solamente actúa la parte inferior de la cola del fueraborda, ofreciendo un ángulo de hasta 45 grados. Además, su transmisión automática de dos velocidades le permite trabajar siempre dentro del rango óptimo de revoluciones. Un motor realmente innovador en su segmento. «

Mención especial en esloras de hasta 8 metros



La opinión del jurado

» Como excepción, este año el jurado decide hacer una mención especial a este modelo eléctrico revolucionario. Un barco que aporta interesantes aspectos en la propulsión eléctrica, pionero en su categoría, tanto por su avanzado sistema de propulsión como por la modularidad y funcionalidad sin igual en el mobiliario de cubierta. «

X-SHORE EELEX 8000

El Eelex 8000 ha sido un diseño “eléctrico” que ha revolucionado la náutica de recreo. Tradicionalmente, para desarrollar el proyecto de un nuevo barco se recurre a un gabinete de diseño y de arquitectura naval. Pero no es el caso de X Shore, que ha contratado a especialistas de otros ámbitos (Rolls Royce, Chalmers University), aunque para la producción, ha optado por el astillero sueco Storebro. En cuanto al diseño de mobiliario, predominan las líneas puras, minimalistas, flexibles y prácticas. Con el fin de reducir al máximo el consumo el Eelex 8000 está diseñado para absorber el aire

de los lados, creando un cojín de aire entre la carena y el agua. En consecuencia, el barco se presta a un comportamiento cercano al de un hidrofoil, de modo que el casco se eleva según la velocidad. Esta característica reduce la superficie mojada y el ruido, y optimiza la economía de combustible al tiempo que contribuye al confort de a bordo.

En cuanto al concepto, éste se inspira en el de un automóvil, y es modular, lo que permite reducir costes y proyectar distintas unidades, de mayor eslora y más habitables.

» xshore.com

Esloras de hasta 8 metros

La Axopar 22 T-Top representa una nueva dimensión de funcionalidad a esta gama finlandesa realizada en Polonia. Es un modelo que una notable polivalencia dentro de una carena de altas prestaciones y con una propuesta de precios realmente interesante. Un diseño de iniciación muy competitivo que brinda numerosas posibilidades con su T Top de diseño propio.

En navegación brinda una de las mejores experiencias de conducción, con muy buena estabilidad, veloz muy ágil al volante y una gran capacidad de maniobra. Un diseño original, innovador, que refuerza el prestigio de esta gran marca.

» axopar.fi



La opinión del jurado

» La Axopar 22 T-Top se basa en un concepto de barco dirigido tanto a una clientela joven como a aficionados con experiencia. Es un barco que combina características de una buena conducción con las de un comportamiento muy bueno en el agua, lo que ha representado un aspecto decisivo para el jurado. Un barco que establece nuevos estándares con una buena relación precio-calidad. «

Los otros nominados



NORDKAAP RS800C



QUICKSILVER 475 AXESS



SEARAY SPX 230 OB



X-SHORE EELEX 8000

Esloras de hasta 10 metros



La firma polaca Galeon ha triunfado con esta eslora de 32 pies, un barco con proa abierta, tipo bowrider, equipado con fuerabordas y con una enorme bañera, espaciosa y perfectamente comunicada entre proa y popa. Ingeniosa distribución, muy proporcionada, tanto en la zona exterior como en la pequeña cabina, con cuatro plazas para pernoctar y un aseo independiente, y cocina exterior complementada por una dinetete, sofá solárium y una segunda área de estar en la proa.

Equipa fuerabordas Mercury y se han incorporado las últimas soluciones electrónicas, con los más modernos sistemas de navegación y trimado.

» galeon.pl



La opinión del jurado

» El 325 GTO de Galeon destaca por el logro de implementar con éxito conceptos probados y ya conocidos en modelos de más eslora es este barco de tan solo diez metros. Destaca por su gran balcón desplegable en popa y un área abierta en la proa, lo que aporta un alto nivel de confort a bordo, nunca antes visto en modelos de esta eslora. «

Los otros nominados



DELTA 26 OPEN



PARKER 800 CRUISER



RYCK 280



VANDUTCH 32

Esloras de hasta 14 metros

El Marex 330 Scandinavia es la versión reducida y optimizada del modelo anterior Marex 375. Una embarcación que cumple con las mejores exigencias de un barco apartamento donde cada detalle y cada espacio se han estudiado a fondo, de modo que se ha obtenido una eslora prácticamente sin réplica. Es un barco de planeo completo que combina las prestaciones de un diseño abierto y cerrado al mismo tiempo. Con el fin de satisfacer a los diferentes mercados y programas de navegación, se puede equipar con uno o dos motores, con ejes, dentrofuera o fueraborda.

» marex.no



MAREX 330 SCANDINAVIA

La opinión del jurado

» La calidad escandinava en la construcción de barcos tiene un nombre: Marex. Una afirmación que queda patente con el último modelo de este astillero, el 330 Scandinavia. Un barco con numerosas soluciones, prácticas, funcionales y sofisticadas, con muchos detalles encaminados a potenciar el confort a bordo. Sus buenas prestaciones en navegación y maniobrabilidad lo impusieron en esta categoría.



Los otros nominados



SAXDOR 320 GTC 2



SESSA KEY LARGO 40



SOLARIS POWER 44 OPEN



SWAN SHADOW

Esloras de hasta 20 metros

Luz y espacio definen el Absolute Yachts 48, barco que inicia la gama Coupé de la firma italiana y representa un desafío al mercado de los yates de lujo de carácter deportivo, en la que priman el confort y la versatilidad. Un barco único en su eslora con aportaciones como los paneles solares en el techo, grandes volúmenes interiores, una distribución inteligente, con una zona de noche dotada de tres cabinas y dos aseos y, arriba, con un amplísimo salón panorámico dotado de una formidable cocina y el segundo puesto de gobierno. Equipa de serie dos Volvo Penta D6 IPS650 de 480 Hp.

» absoluteyachts.com



La opinión del jurado

» Con este formidable diseño de la 48 Coupe, Absolute una vez más propone una interesante combinación de un barco innovador en diseño y distribución, con una buena calidad de construcción. Un detalle es el sistema de energía solar que hace que el barco sea casi autosuficiente incluso en el fondeo. «



Los otros nominados



AZIMUT 53



INVICTUS TT460



LEOPARD 53 PC



PARDO ENDURANCE 60

Esloras de desplazamiento

El mayor de la gama trawler de Bénéteau es un crucero de desplazamiento de largo alcance, concebido con la mirada puesta en la responsabilidad medioambiental, y dotado de un casco que ofrece excelentes prestaciones. Comportamiento marino, espacio y funcionalidad son los tres pilares sobre los que se asienta.

Una verdadera mansión flotante, con todo tipo de comodidades, muy marinero, con gran autonomía y cuyo régimen de crucero óptimo con dos Man de 750 Hp está entre los 12 y los 15 nudos de con un consumo contenido. Un barco destinado a disfrutar de las navegaciones largas y de los fondeos tranquilos tiene que ofrecer espacios exteriores que respondan a este objetivo. Y el Grand Trawler 62 lo resuelve con sobresaliente al dotarse de un fly-bridge realmente espacioso al que se accede tanto desde la bañera de popa como desde una segunda escalera interior junto al puesto de gobierno interior.

» beneteau.com



La opinión del jurado

» El Grand Trawler 62 es una creación repleta de ideas originales que sin duda inicia una nueva era en este tipo de embarcaciones a motor. Un diseño pionero en su clase, con buena calidad en todos sus aspectos y una inteligente distribución de los espacios. Además, convence por su excelente calificación en cuanto a características de conducción, autonomía y construcción.



Los otros nominados



BOARNCRUISER 37 LOUNGE



LINSSEN GRAND STURDY 500 SEDAN

Bajo la línea de flotación? Lo tenemos cubierto!



Cuando estas en el agua, no deberías preocuparte de lo que está ocurriendo por debajo. Por esto, pasamos tiempo diseñando, probando y optimizando recubrimientos que protejan su embarcación de incrustaciones. Nuestros resultados? Una nueva gama de anti-incrustantes hechos a medida para usted, cada uno de ellos con colores mejorados y resultados de confianza.

international-yachtpaint.com





» European Yacht of the Year 2022

CINCO GANADORES Y tres menciones especiales

La entrega de premios de la edición de 2022 del European Yacht of the Year no ha podido realizarse presencialmente durante el Boot de Düsseldorf debido a la restricciones causadas por el enorme impacto de la variante Omicron de la Covid-19 que han obligado a suspender el salón. Afortunadamente, las pruebas de mar de los diferentes barcos pudieron realizarse con normalidad, primero en La Rochelle y después recuperando el emplazamiento de la Marina Port Ginesta, en Barcelona, que volvió a ceder sus instalaciones para el equipo y las pruebas dando todas las facilidades logísticas para barcos, tripulaciones y prensa europea.

Por primera vez en la historia del trofeo, además de los premios a cada categoría, el jurado decidió unánimemente otorgar tres reconocimientos especiales, dos a la Sostenibilidad y otro a la Versatilidad.

La ceremonia de entrega se realizó pues en un evento digital seguido en tiempo real por decenas de miles de navegantes de todo el continente. En la página siguiente encontrará algunas de las opiniones más relevantes de los miembros del jurado que motivan la concesión del trofeo a cada categoría.

» German de Soler » Fotos: Andreas Lindlahr-EYOTY

¿Quiénes componen el jurado?



- » Roland Duller » **Yacht Revue** (AUT)
- » Morten Brandt-Rasmussen » **Bådmagasinet** (DEN)
- » German de Soler » **Nautica y Yates Magazine** (ESP)
- » Pasi Nuutinen » **Vene** (FIN)
- » Loïc Madeline » **Voiles & Voiliers** (FRA)
- » Toby Hodges » **Yachting World** (GBR)
- » Jochen Rieker » **Yacht** (GER)
- » Alberto Mariotti » **Vela e Motore** (ITA)
- » Marinus van Sijdenborgh de Jong » **Zeilen** (NED)
- » Axel Nissen-Lie » **Seilmagasinet** (NOR)
- » Lori Schüpbach » **Marina.CH** (SUI)
- » Joakim Hermansson » **Praktiskt Båtmagande** (SWE)



460 NEW HANSE



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



DESCUBRA AHORA
EL NUEVO HANSE 460

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

315 348 388 418 458 ☎ 460 508 548 588 675 hanseyachts.com

Hanse 
BREAKING RULES · SETTING TRENDS

Crucero familiar

GANADOR



HANSE 460

Con un casco moderno y potente el Hanse 460 resuelve la compleja fórmula de conseguir el equilibrio de superficies y volúmenes entre cubierta e interior sin que ninguna de las dos variables vaya en detrimento de la otra, tanto en el disfrute de la vela como en el confort en la navegación o fondeo. Y aunque en 46 pies esto pueda parecer fácil la realidad de lo que vemos en los muelles demuestra que no es así: con el 460, Hanse lo consigue con destreza y saber hacer. La amplia y cómoda bañera —en la que la zona de gobierno está bien separada de la zona de relax—, una maniobra

limpia y fácil y una configuración de velas que le permite adaptarse a cualquier programa de navegación se combinan con un interior espacioso, luminoso y armónico que invita a disfrutarlo tanto como el propio hecho de navegar. Un potente velero para relajarse y disfrutar.



LOS OTROS NOMINADOS

» DUFOUR 470 » NEEL 43 » OCEANIS 34 » SUN ODYSSEY 380

Opiniones del jurado

Bådmagasinet» **MORTEN BRANDT-RASMUSSEN**

Con la ayuda de los diseñadores Berret-Racoupeau, Hanse Yachts lleva la sangre francesa a su ADN. Esto se muestra claramente ya que el 460 presenta más innovación, incluidas líneas de casco contemporáneas, una cubierta elegante y un diseño de cabina que deja mucho espacio para que la familia y los amigos se relajen y disfruten. Abajo, uno se siente bienvenido en el salón amplio y profundo donde la luz del sol entra por las ventanas del casco y desde arriba.

Yachting World» **TOBY HODGES**

La valiente decisión de Hanse de cambiar de diseñador aparentemente ha valido la pena. El 460 cumple inteligentemente con su objetivo de proporcionar un casco voluminoso que funciona. Cuenta con una estética exterior atractiva, es agradable de navegar y da la sensación de un modelo más grande (particularmente en la cabina). Una indicación clave del éxito de un diseño está en los números de ventas iniciales: ¡más de 150 vendidos antes de cualquier prueba de mar!

Vela e Motore» **ALBERTO MARIOTTI**

El primer Hanse que no parece un Hanse. Diseño y look completamente nuevos para los nuevos modelos del astillero alemán. Con una eslora de 14,60 metros y una manga aumentada a 4,79 metros, el 460 es el primer yate de la gama que tiene un aspecto más moderno sin perder las cualidades apreciadas por muchos armadores en todo el mundo: grandes volúmenes, comodidad, bañera habitable y muchas distribuciones de los interiores (¡pueden alojar hasta 10 personas!) con numerosas opciones para adaptarlo a tu gusto. El estudio Berret-Racoupeau ha diseñado un casco orientado al rendimiento con proa invertida, pantocues y una cubierta con maniobra fácil. El Hanse 460 es una interesante respuesta a la demanda del mercado de embarcaciones cómodas, fáciles de navegar y con mucho volumen.

» Reconocimientos especiales

Sostenibilidad

WINDELO 50 Y ELVSTRØM eXRP

El Windelo 50 merece ser reconocido por el enorme esfuerzo realizado para allanar el camino al uso de fibras no convencionales y materiales reciclados en el diseño y construcción de yates, así como por el concepto híbrido de su propulsión, en aras de la sostenibilidad.

Estamos en el inicio de un gran cambio de mentalidades y la construcción naval no puede ni debe ser ajena a esta sensibilidad de los nuevos armadores. Windelo abre un camino que, en mayor o menor grado y con peor o mejor fortuna, todos los astilleros deberán seguir en sus próximos desarrollos.

Yachting World » **TOBY HODGES**

En una era en la que los grandes astilleros deberían predicar con el ejemplo, pocos llegan al grado en que lo han hecho los recién llegados Windelo. Se



Crucero de altas prestaciones

GANADOR

Opiniones del jurado

Voiles & Voiliers » LOÏC MADELINE

Aquí, “FC” significa “Fast Cruiser” y, de hecho, ¡es realmente rápido como crucero! Jean-Pierre Kelbert (el constructor) y Jacques Valer (el diseñador) pretendían hacer un barco que pudiera alcanzar los 6 nudos de velocidad con solo 6 nudos de viento, y eso es exactamente lo que hace. Los beneficios de una magnífica construcción en sándwich por infusión al vacío son evidentes cuando se navega en este barco. El acastillaje de cubierta está perfectamente dispuesto, por lo que el JPK 39 también es muy fácil de manejar. Mucha luz en los interiores, y un diseño inteligente donde siempre puedes agarrarte cuando el barco está escurando o en movimiento.

Zeilen

» MARINUS VAN SIJDENBORGH DE JONG

El JPK 39 FC se comporta como un yate normal, pero tiene el potencial de navegar muy rápido, incluso planear. Los cruceros rápidos —que es lo que indica su nombre— han venido para quedarse. Las capacidades de rendimiento, que generalmente implican una falta de comodidad, ahora están muy bien combinadas en este yate. Extremadamente rápido si quieres que lo sea, preparado para navegar en solitario, pero que también satisface todas las necesidades básicas de crucero, manteniendo una alta calidad de construcción.

Praktiskt Båtägande » JOAKIM HERMANSSON

Jean-Pierre Kelbert, muy entusiasta, verdaderamente comprometido y propietario del astillero, ha presentado otro yate asombroso para los navegantes que desean rendimiento. El JPK 39 Fast Cruiser es una construcción muy ligera, realizada con la última tecnología de infusión al vacío que hace que, por ejemplo, el peso de la plataforma de baño se reduzca de forma impresionante a menos de cinco kilos. A pesar del desplazamiento ligero, el JPK 39 FC también se comporta muy bien en el mar, sin importar si hay aguas y viento fuertes, o mar llana y brisa tranquila. Y por encima de todo, me encanta encontrar un barco como este con gobierno por caña.



Indiscutiblemente rápido y más ligero que la mayoría, el JPK 39 Fast Cruiser responde plenamente a lo que se espera de un crucero de este tipo, destinado principalmente a brindar satisfacción a un propietario experimentado que busca un velero competitivo. La complejidad de las maniobras en la bañera no le resta méritos ya que no asus-

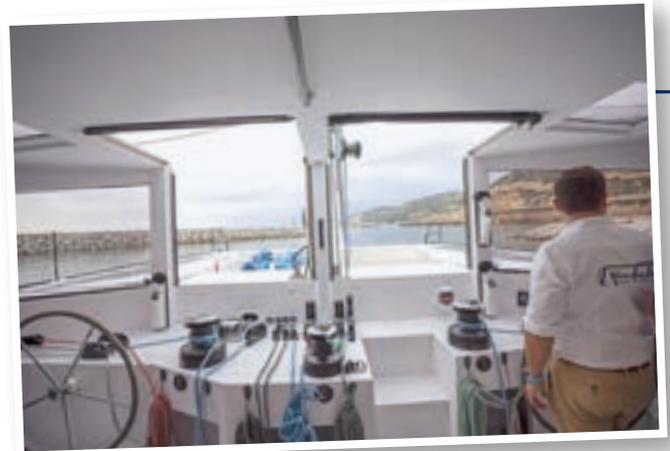


LOS OTROS NOMINADOS

» POGO 44 » SOLARIS 40 » J/45 » IC 36 INDEPENDENCE



tará al navegante con cierta experiencia que necesitará un poco de tiempo para acostumbrarse y sentirse totalmente cómodo. Un crucero rápido, sólido y bien construido que brinda velocidad y sensación mientras te permite vivir a bordo de manera simple pero lo suficientemente cómoda.



» dedicaron dos años a investigar materiales compuestos respetuosos con el medio ambiente, desarrollando lo que describe como un compuesto ecológico de fibra de basalto y espuma de PET reciclada para poder construir barcos que reduzcan a la mitad el impacto medioambiental de los yates de fibra de vidrio estándar. El resultado es fascinante: desde el estilo, el interior modular y el diseño novedoso del campo solar en el techo y la propulsión eléctrica estándar, el Windelo 50 es completamente nuevo.

Por otra parte, esperamos que Elvstrøm pueda estar liderando el camino hacia un método más limpio de fabricación de velas. eXRP Ekko es una vela laminada, en la que los componentes principales están todos hechos de poliéster reciclado (incluida la película UV, el tafetán y las fibras), pero en apariencia y práctica no hay diferencia notable con los laminados de alta gama hechos de materiales no reciclados.

Yacht » JOCHEN RIEKER

La navegación a vela tarda en adoptar una estrategia verde o más bien azul. Si bien la sostenibilidad parece convertirse en una palabra de moda, poco se ha implementado. Pero hay ejemplos inspiradores y el jurado del EYOTY se complace en recompensarlos con una Mención Especial, con la esperanza de que sus esfuerzos ayuden a la industria a progresar más rápidamente:

El eXRP Ekko de Elvstrøm, por su parte, demuestra que las velas laminadas de calidad se pueden fabricar a partir de poliéster 100% reciclado, convirtiendo así las botellas de PET usadas en tela para barcos de crucero o de regata de 25 a 50 pies de eslora, sin coste adicional en comparación con otros laminados de poliéster de gama alta.

Crucero de altura

GANADOR



Un catamarán excepcional forjado por un formidable trío de diseñadores —VPLP, Darnet Design y Patrick Le Quément— respaldado por la experiencia de un astillero con más de 30 años creando catamaranes de crucero de altura. El resultado de esta conjunción es lo que se debe esperar en un barco destinado a cumplir el sueño oceánico de cualquier navegante: calidad de vida a bordo y la posibilidad de llegar lejos preocupándose únicamente de disfrutar plenamente de la navegación en la singladura. Su interior transparente, con vistas ininterrumpidas del entorno,

su bañera protegida y la comodidad de gobierno en todas las condiciones gracias al timón basculante que permite controlarlo desde la posición superior, el pasillo lateral de la cubierta o la bañera son pluses más allá del rendimiento en velocidad y comportamiento.



LOS OTROS NOMINADOS

» ALLURES 51.9 » HH OC 50 » OVNI 370 » WINDELO 50

Opiniones del jurado

Bådmagasinet» **MORTEN BRANDT-RASMUSSEN**

Con el 55, el astillero de Outremer está abriendo nuevos caminos una vez más en lo que respecta a los estándares de comodidad y calidad de vida a bordo en la categoría de navegación de altura. Además de ser el TGV de los pasajes oceánicos, el barco ofrece la integración más espaciosa, abierta y mejor de las áreas de cabina y salón en el mercado de catamaranes producidos en serie. La comodidad y la alegría de estar a bordo serán de primer nivel, ya sea navegando, fondeado en una bahía o amarrado en un puerto.

Yacht» **JOCHEN RIEKER**

Hay pocos barcos que se traguen las millas con tanta facilidad y rapidez como el Outremer 55. Con 18 nudos de brisa puedes hacer entre 13 y 15 nudos en popa con gennaker sin darte cuenta. Si bien tales velocidades no son una necesidad para un crucero de altura, uno se siente muy tranquilizado sabiendo que puede apretar para evitar un sistema meteorológico si es necesario. El arquitecto naval Marc van Peteghem, uno de los fundadores de VPLP, hizo un trabajo maravilloso al mantener el catamarán lo suficientemente ligero sin sacrificar el espacio y las comodidades. Uno de los aspectos más destacados del diseño son, sin duda, los puestos de gobierno dobles ajustables: puede dirigir el barco desde las cubiertas laterales y desde la seguridad y protección de la bañera. ¡Magnífico!

Marina.CH» **LORI SCHÜPBACH**

Está bien pensado hasta el último detalle y no tiene por qué temer a las distancias más largas. El Outremer 55 ofrece todo lo que necesita un crucero de altura, e incluso un poco más. Es decir, la diversión de avanzar incluso con poco viento. Varios detalles inteligentes, como la posición variable de las ruedas, resultan extremadamente prácticos, especialmente en singladuras largas. En comparación con el 5X, el Outremer 55 se ha simplificado en muchos aspectos y, por lo tanto, también es adecuado para un grupo de propietarios más amplio.

» **Reconocimiento especial****Versatilidad
TRICAT 6.90****Marina.CH** » **LORI SCHÜPBACH**

Especialmente en los tiempos actuales con problemas de entrega y precios en aumento en la mayoría de los astilleros y proveedores, un barco como el Tricat 6.90 es especialmente valioso para el mercado. El pequeño trimarán ofrece mucha diversión en navegación y una increíble versatilidad, por un precio igualmente increíble.

Zeilen » **MARINUS VAN SIJDENBORGH DE JONG DE JONG**

En cuanto a versatilidad, el pequeño Tricat 6.90 tiene todo lo que podrías desear en un velero. Fácil de remolcar y transportar a sus aguas favoritas, fácil de desplegar y muy rápido y fácil de navegar. Contiene lo esencial para un crucero de varios días que le brinda los valores fundamentales de la navegación: ser libre de ir a donde uno quiera navegar.

Yachting World » **TOBY HODGES**

Navegación realmente fácil, ligera y de rendimiento rápido en un paquete simple y sin adornos. El 6.90 es versátil, ya que tiene un mecanismo de plegado práctico, puede ser remolcado, varado y utilizado por una familia pequeña para acampar en una cala. Además, alcanza un punto de precio en el que la mayoría de los demás fabricantes de yates han dejado de competir.

Crucero de lujo

GANADOR

HALLBERG-RASSY 50



Opiniones del jurado

Yacht

» JOCHEN RIEKER

¡Oh, qué alegría! Deslizándose en una brisa moribunda, este velero de hotel de primera clase junto al mar simplemente generó su propia brisa. Con su mástil enrollable de carbono de 25 metros de altura y un juego de finas velas Epex que incluye un fantástico Código 0 enrollable, el Hallberg-Rassy 50 siguió avanzando frente a La Rochelle cuando otros se estancaron. Si bien era de esperar su talento para el clima duro, su agilidad con ventolina fue una de las sorpresas que el diseño de German Frers produjo en un jurado que no se impresiona fácilmente. Magníficas líneas de casco, excelente ergonomía, cabinas espaciales y la sólida calidad de construcción sueca se combinan para crear algo universalmente grandioso.

Sea cual sea su programa, el HR 50 encajará casi a la perfección.

Praktiskt Båtägande

» JOAKIM HERMANSSON

Año tras año, los Hallberg-Rassy son absolutamente los más deseados entre los lectores de la revista alemana Yacht, y cuando abordamos el nuevo Hallberg-Rassy 50 entendemos realmente por qué. Desde la carpintería interior perfectamente acabada de selecto roble nórdico claro junto con todo el confort y la estiba necesarios para cruceros de largo alcance, hasta el espacio muy bien aprovechado en la gran cabina y las líneas exteriores que mejoran el rendimiento del diseñador Germán Frers,



Quien quiera obtener literalmente todo en un crucero de 50 pies, este es el barco para todos los que estén dispuestos a pagar su precio. En el HR 50 el lujo no está reñido con la principal variable requerida en un velero: su capacidad para navegar bien y rápido. Por todo lo demás, habría que hacer un extraordinario ejercicio de crítica para encontrar un solo reproche.



este nuevo 50 pies está dejando atrás no solo a su hermano mayor de 55 pies, sino también a la mayoría de la competencia.

Voiles & Voiliers

» LOÏC MADELINE

Mucho espacio en este casco diseñado por Germán Frers. Además, Magnus Rassy quería que los interiores estuvieran al mismo nivel desde la cabina de popa hasta la cabina de proa, para que ni siquiera tengas que preocuparte por ningún escalón cuando te muevas. En comparación con lo que se hizo en los modelos anteriores, el mástil se ha desplazado un poco hacia atrás, de modo que la cabina puede ser aún más grande. Por supuesto, nos gustó el ex-

celente trabajo en madera en todas partes, pero también apreciamos la gran mesa de cartas. En cubierta, hay dos puestos de gobierno (como en el Hallberg-Rassy 57). Y el nuevo 50 no necesita mucho viento para alcanzar los 7 u 8 nudos.

Yachting World

» TOBY HODGES

Un Hallberg-Rassy maravillosamente refinado. El mejor modelo del astillero sueco hasta la fecha en su generación de forma de casco moderna, utiliza cada centímetro del ingenioso diseño de German Frers al tiempo que ofrece un rendimiento muy impresionante en todos los rangos de viento.

Barcos especiales

LOS OTROS NOMINADOS

» SUN BEAM 32.1 » REVOLUTION 24
» TRICAT 6.90 » DE CESARI 33

GANADOR



SAFFIER SE 33 LIFE

La satisfacción de salir del puerto deportivo en minutos —solo o acompañado— junto con la total seguridad de que este nuevo Saffier te proporcionará el puro placer de navegar con seguridad y comodidad, tanto con poco como con mucho viento, son dos de los argumentos más sólidos para este daycruiser excelentemente construido.

La otra razón es su sensibilidad: te deja gobernar con la punta de los dedos y con cualquier viento que encuentre se lanza como una exhalación con rumbo firme y aplomo. Llevar el timón de este crucero diurno despertará instantáneamente una sonrisa en el rostro del timonel.

Opiniones del jurado

Yacht Revue » ROLAND DULLER

Al combinar un estilo elegante, una excelente mano de obra y fantásticas características de navegación, Dennis y Dean Hennevanger parecen haber encontrado la piedra filosofal para el concepto de daysailer.

Bådmagasinet

» MORTEN BRANDT-RASMUSSEN

Los constructores holandeses de Saffier Yachts parecen haber alcanzado un nivel de perfección en el mercado de cruceros diurnos que ningún otro astillero puede igualar. El 33 no es una excepción con un diseño que incluye funcionalidades como los pulsadores eléctricos, comodidad y buena apariencia. Luego agregue una calidad de construcción que sitúa al astillero en el tope de la industria. No hace falta decir que el barco se comporta realmente bien en ceñida y en popa.

Vene » PASI NUUTINEN

La pura diversión de navegar es la esencia de la navegación diurna, y eso es lo que Saffier sigue ofreciendo. La aceleración instantánea, el manejo ligero como una pluma y el comportamiento tranquilizador te dan ganas de pasar otro día en el agua, y con las comodidades del interior puedes hacer precisamente eso.

Praktiskt Båtagande

» JOAKIM HERMANSSON

¿Es un problema que los hermanos holandeses Hennevanger una vez más hayan arrasado en la categoría de Barcos Especiales del European Yacht of the Year? Realmente no lo creo. Si nunca dejan de evolucionar, siempre haciendo todo lo posible para refinar su producto, es que merecen definitivamente ser premiados por sus esfuerzos. Sobre todo cuando el resultado es tan excelente como en el SE 33 Life. Obligar al fabricante de botavaras a crear una solución que conduzca la escota a la alemana a través de la botavara de carbono en lugar de por debajo de ella es solo un ejemplo de muchos, lo que demuestra la atención con la que se hacen las cosas en el astillero Saffier.

WORLD CLASS SINCE 1979



X-Yachts

X-YACHTS SPAIN

Palma de Mallorca • Barcelona • Valencia

info@x-yachtspain.com

Rodrigo Sanz +34 677418880

David Greene +34 606235441



» Mercado náutico

Las matriculaciones crecieron un 17% en 2021

La evolución del consumo de náutica desde mediados del año pasado apuntaba que 2021 sería un buen año para el mercado náutico y España ha superado la barrera de las 7.000 matriculaciones de embarcaciones de recreo, una cifra que no se alcanzaba desde el año 2008, antes de la gran crisis económica que redujo al sector al setenta por ciento de su volumen.

“Una nueva crisis, en este caso sanitaria, ha sacado a la luz lo mejor del sector náutico, la fortaleza que ha conseguido en estos años y la gran capacidad de adaptación como motor económico y pilar para el impulso del turismo náutico de calidad”, afirma Carlos Sanlorenzo, secretario general de ANEN.

En el acumulado del año 2021, se han matriculado 7.178

embarcaciones de recreo, lo que supone un 17% más que en 2019 y un 33% más que en 2020. En el mercado del chárter náutico (alquiler de embarcaciones de recreo) el crecimiento de las matriculaciones de barcos para este uso ha sido del 25% con respecto a 2019 y del 70% con respecto al año pasado.

MATRICULACIONES

Del total de matriculaciones registradas, el 72% corresponden a embarcaciones de uso privativo y el 28% a barcos destinados al chárter náutico.

Son los datos recogidos en el “Informe anual del mercado de embarcaciones de recreo 2021”,

El mercado náutico nacional ha experimentado un crecimiento en las matriculaciones de 2021 similar al de 2008.

editado por ANEN a partir de los datos facilitados por la DGMM.

POR ESLORAS

Por eslora, crecen todos los segmentos en 2021, y con respecto a 2019, las embarcaciones menores, hasta 8 metros de eslora, siguen siendo las más demandadas (86% del mercado náutico) y registran un crecimiento de sus matriculaciones del 15%. El segmento entre los 8 y 12 metros de eslora (9,7% del mercado náutico) crece un 40%. Las esloras entre 12 y 16 metros (3,1% del mercado náutico) matriculan un 19,3% más de unidades y las embarcaciones mayores, de más de 16 metros (1% del mercado náutico) han matriculado 72 unidades en 2021, lo que supone un incremento del 14,3% en relación con los datos de 2019.

POR TIPO DE EMBARCACIONES

Comparando con los datos de 2019, los barcos a motor se mantienen como los más demandados (44,8% del mercado, dos puntos más que en 2019) y crecen un 22,6% en matriculaciones. Les siguen las motos de agua (24,7% del mercado) con un crecimiento de las matriculaciones del 9,6%.

Los siguientes mercados con mayor demanda son las embarcaciones neumáticas semirrígidas (12,5%) que incrementan sus matriculaciones un 10% y las neumáticas plegables (9,8% del mercado) que crecen un 6,5% en matriculaciones.

Los veleros han sido las embarcaciones que mayor incremento de matriculaciones han experimentado en 2021 (43,6%) con respecto a 2019, y aunque

» Por esloras, el segmento que más ha crecido en 2021 respecto a 2019 es el de hasta ocho metros. «

sigue siendo el segmento con menor cuota de mercado (8,2%) han incrementado su demanda 1,5 puntos con respecto a 2019.

EL MERCADO DE ALQUILER

Con un crecimiento del 25% de matriculaciones de embarcaciones de recreo para uso comercial, en relación con 2019, el mercado de chárter presenta un buen comportamiento. En 2021 se han registrado 1.992 matriculaciones de barcos destinadas al chárter con respecto a las 1.595 matriculaciones efectuadas en 2019.

POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Andalucía, con la mayor cuota de mercado (21,6%), ha crecido un 33% en unidades matriculadas con respecto al mismo período de 2019 y un 28,8% con respecto a 2020.

Le sigue Cataluña, que representa el 18,1% del mercado náutico y ha crecido un 15,1% en matriculaciones con respecto a 2019 y un 53,8% con respecto a 2020. Islas Baleares, la tercera comunidad autónoma por cuota de mercado (16,65%), aumenta un 4,2% sus matriculaciones en relación con 2019 y un 17,6% con respecto a 2020.

Por detrás, en cuanto a cuota de mercado, se sitúa la Comunidad Valenciana, Madrid y resto de Comunidades.

» anen.es



» Turismo náutico

Las pymes se digitalizan



Segittur lleva a cabo el primer estudio sobre digitalización del turismo náutico. En sintonía con la actividad que ANEN viene desarrollando para impulsar el turismo náutico como actividad de ocio de calidad entre las preferidas por la sociedad, la patronal del sector náutico está colaborando con Segittur en la difusión de una encuesta para conocer el grado de digitalización de las pymes españolas del sector turístico.

En este enlace <https://link.grupo-aei.com/214330> se puede acceder al cuestionario cuya participación es de suma importancia para obtener el apoyo de la administración, en el impulso de la digitalización.

Con el análisis de las respuestas obtenidas, la Sociedad Mercantil Estatal para la Gestión de la Innovación y las Tecnologías Turísticas de España (Segittur), va a elaborar el primer estudio realizado a nivel institucional en este ámbito

La pymes dedicadas al turismo náutico entrarán a formar parte del primer estudio digitalizado por Segittur.

cuyo objetivo es conocer las necesidades de las empresas para potenciar la digitalización de sus negocios y encaminar acciones e iniciativas para su adaptación a un mundo y a un turista cada vez más digitalizados.

“El turismo náutico, gracias a la interlocución y el trabajo conjunto del sector náutico con la administración en los tres últimos años, ha salido del anonimato para alcanzar el protagonismo que merece en un país como España, con todas las posibilidades que ofrece para disfrutar del ocio vinculado al mar y a las actividades náuticas. Tenemos que continuar reforzando la colaboración público-privada para fidelizar a todos los usuarios que se han subido a bordo haciendo del turismo náutico una de sus opciones preferidas para disfrutar de su tiempo libre”, explica Carlos Sanlorenzo, secretario general de ANEN.

» anen.es

» Nuevo director de operaciones en Hanse



Stefan Zimmermann es el nuevo director de operaciones en HanseYachts AG.

Desde el pasado 10 de enero, Stefan Zimmermann es el nuevo miembro del Consejo de Administración de HanseYachts AG. Como director de operaciones (COO), estará a cargo de operaciones y desarrollo. Zimmermann es ingeniero industrial y un gran aficionado a la navegación. Durante los últimos 25 años, ha ocupado con éxito varios puestos gerenciales nacionales e internacionales, centrándose en las operaciones y desarrollo. Sus puestos anteriores incluyen la gerencia de planta en Ford Automotive y COO en Motoren Werke Mannheim, Kinolt SA y el fabricante de turbinas eólicas Senvion.

Por otra parte, el miembro del Consejo de Administración Sven Göbel asumirá la responsabilidad en el Consejo de Finanzas, Compras y Recursos Humanos como Director Financiero (CFO).

» hanseyachtsag.com

» El Palma International Boat Show vuelve a sus fechas tradicionales



La feria náutica de Palma volverá en la próxima edición a las fechas tradicionales de inicio de temporada. Así, el certamen se celebrará del 28 de abril al 1 de mayo de 2022 en el Moll Vell de Palma.

Hay que recordar que la pasada edición se tuvo que aplazar al mes de junio debido a la pandemia, y fue la primera feria del sector que se celebró de forma presencial después de la COVID-19.

La organización de la feria ya ha iniciado las tareas de comercialización del espacio, y para promocionarla se ha diseñado una nueva web a través de la cual se puede

El certamen balear recupera sus fechas del 28 de abril al 1 de mayo.

hacer la solicitud de participación y encontrar toda la información de interés.

Además de la oferta de embarcaciones nuevas, equipamiento y servicios náuticos, la feria contará como es habitual con una gran exposición de yates de más de 24 metros de eslora y un área destinada a empresas de reparación y mantenimiento de embarcaciones.

La pasada edición del Palma International Boat Show tuvo 227 expositores y más de 185 embarcaciones en el mar, repartidos en más de 80.000 metros cuadrados de recinto ferial.

» palmainternationalboatshow.com

» Premio de diseño DAME 2021 para Garmin

El sistema de cámaras náuticas Surround View de Garmin, que ofrece una vista de 360 grados de la embarcación, ha sido seleccionado como ganador del Premio de Diseño DAME 2021 de la feria Mets Trade en la categoría de "Electrónica náutica y software relacionado con la náutica".

El sistema Surround View integra seis cámaras de 1080p instaladas a través del casco que permiten una visión perimetral de la embarcación en las maniobras a baja velocidad, el atraque en un lugar estrecho o la navegación en el interior de puerto. » garmin.com/es-ES





DO YOU WANT TO FULFILL YOUR DREAM AND DON'T KNOW HOW? WE CAN HELP YOU
¿QUIERES CUMPLIR TU SUEÑO Y NO SABES COMO? NOSOTROS PODEMOS AYUDARTE

www.nauticamengual.com

Ctra. N332, Km.181,5 03725 Teulada (Alicante) ESPAÑA - Tel. (+34) 965741211 - info@nauticamengual.com

SINCE 1987

solaris *POWER*
BUILT FOR SALONS

CAPOFORTE
INVICTUS

SEALINE

SeaRay

FOUR WINNS
Passion for Pleasure

Chris-Craft

» De Antonio en Marina Vela

El astillero barcelonés, fundado en 2012 por los empresarios Marc de Antonio y Stan Chmielewski, ha optado por las instalaciones de Marina Vela de Barcelona para ubicar su base de atención al público y de pruebas. Este nuevo y

elegante espacio, bautizado con el nombre de BCN Showroom, se ha creado con el objetivo de ser una nueva base comercial, que mantendrá también en el agua una exposición permanente con varias unidades de la gama.



El BCN Showroom de De Antonio Yachts en Marina Vela es una base de pruebas de embarcaciones y asistencia al cliente.

El completo catálogo de la firma De Antonio Yachts dispone de una docena de modelos que abarcan esloras de entre los 28 y los 50 pies, y además el astillero tiene previstas varias primicias para 2022, tras el reciente lanzamiento de barcos tan exitosos como el D50 Open, un singular modelo que propone opciones tan originales como un jacuzzi en la cubierta de proa. De Antonio Yachts se ha posicionado como un astillero de referencia en el mercado español y ha consolidado su éxito internacional con varios galardones del Barco Europeo del Año en las últimas temporadas.

» deantonioyachts.com

OLBAAP
CATAMARANES

TR8
SUP PARADISE

TRIMARANES PARA ACTIVIDADES NÁUTICAS

TR8
DIVING

FORMENTERA DIVERS

Tel. 96 091 58 24 - 696 06 86 60

www.olbap.es

miembro de **anen**

» Simrad Yachting con los taxis de Venecia

Simrad Yachting y el astillero veneciano Cantieri Nautici Vizianello colaboran e innovan para crear una nueva generación de taxis acuáticos que prometen revolucionar el transporte en la ciudad de Venecia y contribuir a la sostenibilidad ambiental.

Tras años de investigación, en Cantieri Nautici Vizianello han logrado dar respuesta a un problema que lleva mucho tiempo afectando al transporte en la laguna: las emisiones de los motores diésel y el ruido que provocan. Su mejor aliado en esta solución han sido los equipos electrónicos Simrad.

Gracias a la colaboración entre estas dos firmas, la Amore, la limu-

sina acuática más famosa de Vizianello, de nueve metros de eslora, ha sido equipada con un motor híbrido con propulsión eléctrica y diésel controlado por un sistema de integración Simrad Command capaz de monitorizar el motor endotérmico y el eléctrico.

El sistema de propulsión híbrido de la Amore representa una auténtica revolución para la ciudad de Venecia, ya que no genera ruido ni emisiones lo que supone una gran ventaja tanto para los pasajeros como para los residentes. El sistema híbrido incluye un motor diésel que puede funcionar de forma independiente o junto con un motor eléctrico de 30 kW y una batería de 23 kW.



Simrad apuesta por la navegación sostenible en colaboración con los taxis de Venecia.

En el modo exclusivamente eléctrico, la embarcación tiene una autonomía de una hora a una velocidad de seis a siete nudos, lo que permite navegar sin emisiones ni ruido, algo ideal para los trayectos cortos de la histórica ciudad de Venecia.

» simrad-yachting.com



astilux
INNOVATIVE BOATS

Todas nuestras embarcaciones en : WWW.ASTILUX.COM





» El MYBA Charter regresa a Marina Port Vell

Tas una ausencia de dos años, el MYBA Charter 2022, tendrá lugar del 25 al 28 de abril en Marina Port Vell de Barcelona.

La edición 2022 pretende ser muy especial para todo el equipo por lo que el programa regresa con una nueva imagen de su logotipo en oro y negro que busca reflejar el optimismo en el enfoque de la nueva celebración que ofrecerá una organización mejorada para los superyates, el uso de la tecnología avanzada para una experiencia del visitante aún mejor, el máximo uso de las áreas al aire libre para eventos, prácticas ambientales mejoradas y una más esplendorosa competición de chefs.

Los nuevos términos y condiciones, así como el manual de expositores, disponibles en el sitio web del evento, incluyen cambios importantes, entre ellos que la inscripción para el 2022 será exclusivamente en línea.

» mybashow.com

» En marcha la IX edición del Congreso Náutico

Vuelve el Congreso Náutico de ANEN, cuya novena edición se celebrará en Valencia, por segunda vez, y tendrá como sede, de nuevo, el Oceanogràfic durante los días 24 y 25 de marzo de 2022.

En el congreso, la cita anual de referencia para el sector náutico, de recreo, se abordará el debate en torno a los temas clave que afectan al presente y al futuro de la náutica de recreo y del sector en su conjunto con los actores que influyen tanto en el ámbito social como el económico y el político, los retos que plantea el networking y las claves para crecer en uno de los sectores que más impulso han cogido y que han demostrado su resiliencia en tiempos de crisis.

La próxima edición del congreso se aborda como un escenario privilegiado para poner en común ideas, soluciones y reivindicaciones, para adquirir conocimientos para el desarrollo futuro del sector, establecer contactos comerciales y conocer de primera mano las novedades en innovación, legislación y fiscalidad del sector náutico.

» www.anen.es



» GlobeSailor adquiere Coolsailing

En el marco del Salón Náutico de París, GlobeSailor anunció la adquisición de la agencia de alquiler de barcos y cruceros Coolsailing del Grupo Skiset.

La agencia Coolsailing existe desde hace más de 20 años y se ha especializado en el alquiler de veleros y catamaranes con o sin patrón en más de 80 destinos. En el 2014, el grupo Skiset adquirió la agencia para diversificar su actividad de alquiler de



esquís. Año tras año, el grupo logró desarrollar la agencia y aumentar su reputación como un actor fuerte en el mercado con más de 4.000 clientes y una facturación de más de 2 millones de euros al año.

El grupo Skiset, que recientemente llevó a cabo operaciones de crecimiento externo, pretende reenfocarse en su negocio principal, el alquiler de esquís, y ceder su negocio de alquiler de embarcaciones.

GlobeSailor, especializada en cruceros con o sin patrón en más de 180 destinos alrededor del mundo, se ha convertido en una de las mayores agencias de alquiler de barcos en tan solo 10 años.

» globsailor.fr

» Unión de Sacs y Tecnorib



Sacs Marine
Rebel 55.

Las empresas Sacs y Tecnorib, representante de las semirrígidas Pirelli y Pzero, entre las más destacadas en la producción de embarcaciones en la industria italiana y europea, han unido fuerzas para formar una nueva empresa, que se llamará, inicialmente, Sacs Tecnorib Spa.

El principal objetivo de esta operación es consolidar el fuerte crecimiento conseguido en los últimos años y fortalecer la presencia de las marcas en los mercados internacionales. Con esta fusión el nuevo actor en el segmento de las Maxi Ribs y uno de los principales actores del panorama náutico italiano, prevé una facturación para el año en curso superior a los 45 millones de euros. » sacsmarine.it » tecnorib.it

» Incorporación en Nuva Yachts

Nuva Yachts cuenta con una nueva directora de proyectos, diseño y marketing, Patricia Cárdenas, hija del fundador del astillero, Andrés Cárdenas. Con más de una década de experiencia en el sector del diseño y del interiorismo, su labor se centra en crear espacios que combinen estética y utilidad, manteniendo un especial cuidado con los detalles. Patricia viene cargada de aire fresco para aportar ese aspecto diferenciador que aporta alma y vida al proyecto.

Al respecto de su incorporación, Patricia Cárdenas afirma que “tener la oportunidad de estar rodeada de los grandes profesionales que conforman el equipo de Nuva con una larga trayectoria en el sector me permite aprender cada día y a la vez disponer de un gran espacio para crear, innovar e implementar ideas nuevas de una manera casi instantánea.

Soñar con el barco perfecto, pero estar con los pies en la tierra es esencial para poder llevar un barco al mar.”

» nuvayachts.com



REGATTA
YACHT ROPES
BARCELONA



FUTURA

Ref. 02018 (Driza/Escota)



COMPOSICIÓN

Exterior: Polyester HT, color TM, protección UV

Interior: Dyneema® SK-78, Coating, Heat Stretch System.

CARACTERÍSTICAS: Buen tacto, alta resistencia a la abrasión y muy ligero.

GREGAL

Ref. 02402 (Driza)



COMPOSICIÓN

Exterior: Polyester HT, color TM, protección UV

Interior: Polyester HT.

CARACTERÍSTICAS: elevada resistencia a la abrasión y tacto agradable.

REGATTA YACHT ROPES

Torrent de Ca l'Amot, 86. Polígon Industrial Els Garrofers
08348 Cabriils (Barcelona) Spain

Tel. + 34 93 752 17 64 - Móvil +34 687 418 999

regatta@cabosregatta.com / www.cabosregatta.com



» Ababor, la feria náutica de Euskadi

Ficoba estrenará del 1 al 3 de abril una feria dedicada a la náutica de recreo, Ababor. Para ello, se va a transformar en un puerto cubierto, en el que los expositores presenten en un entorno cómodo y acogedor sus propuestas náuticas y conocimientos técnicos a los visitantes, tanto a los que ya están acostumbrados a la práctica de estas actividades como a aquellas personas que están empezando a adentrarse en este ámbito. Lo cierto es que el interés y la afición por este tipo de ocio no deja de crecer.

Esta primera Feria Náutica de Euskadi, que lleva este año por

eslogan “Somos mar”, y busca atraer a todos los sectores relacionados con la náutica de recreo y las actividades acuáticas para poner a disposición de ese público soluciones para navegar sin necesidad de adquirir un barco, alternativas y lugares en los que disfrutar de las actividades náuticas, empresas de alquiler de embarcaciones marítimas y fluviales, ofertas de alquiler de camarotes, escuelas de crucero que permiten ir por libre, en definitiva, los múltiples servicios disponibles en el sector del ocio marítimo y, por supuesto, también habrá una representación de embarcaciones.



Presentación de Ababor, con la asistencia del secretario general de ANEN, Carlos Sanlorenzo.

Ababor cuenta con el apoyo de ANEN, así como con diversas asociaciones autonómicas relacionadas con el sector.

» www.ababor.eus

» Bénétteau compra Rodman Lusitania

A raíz de la reciente adquisición de las instalaciones Starfisher, el Grupo Bénétteau anuncia ahora la adquisición del astillero Rodman Lusitania, constituyendo así un centro de producción portugués dedicado a barcos de menos de 40 pies.

“El Grupo Bénétteau continúa la organización de su actividad industrial por tipo y tamaño de embar-

cación. Esta adquisición nos permite consolidar nuestra presencia en Portugal para servir al mercado muy dinámico de las pequeñas lanchas a motor destinadas a la navegación costera o de día. La nueva adquisición toma el relevo de las instalaciones polacas y estadounidenses dedicadas a estos mercados y que carecían de suficiente capacidad de producción. Los barcos me-



Las instalaciones de Rodman Lusitania adquiridas por Bénétteau.

dianos, de hasta 60 pies, se fabrican en Francia mientras que en Francia e Italia se construyen grandes unidades de 60 a 80 pies”, explica Jérôme de Metz, Presidente y Consejero Delegado del Grupo Bénétteau.

Situado en Gandra, en el norte de Portugal, Rodman Lusitania se extiende sobre casi 60.000 m² incluyendo 20.000 m² de fábricas y almacenes. Detenida durante algunos años, el emplazamiento reanudará su actividad a partir de 2022 mediante la producción de pequeñas embarcaciones a motor.

A unos diez kilómetros de distancia, los dos sitios Starfisher y Rodman Lusitania se agruparán en la filial portuguesa del Grupo Bénétteau denominada GB Portugal Lda.

La nueva empresa producirá alrededor de mil barcos por año y empleará a unas 700 personas.

» beneteau.com

Mallorca 39°32.068' N, 3°19.473' E



Marbella 36°30.458' N, 4°52.387' W

LA LIBERTAD DE ENCONTRARSE A SÍ MISMO

Ibiza 38°54.760' N, 1°26.958' E



Puerto Banús 36°29.317' N, 4°56.993' W



www.marinamarbella.net



PUERTO BANÚS
952 812 267
banus@marinamarbella.net

MARBELLA
952 777 098
sales@marinamarbella.net

SOTOGRADE
956 790 455
sotogrande@marinamarbella.net

IBIZA
971 313 210
ibiza@marinamarbella.net

MALLORCA
971 820 653
balear@marinamarbella.net

Primicias



RODMAN

2022

Grupo Rodman, especialista en construcción de embarcaciones en poliéster reforzado con fibra de vidrio (PRFV), presenta sus principales novedades para la temporada 2022. La Rodman 1290 Evolution es la gran protagonista de la temporada, cuya prueba publicamos en este mismo número. Y otras primicias de la temporada son la

Rodman Spirit 31 Fueraborda y la Rodman 890 Ventura, además de la 1090 Evolution, la 33 Offshore y la Spirit 42 Coupé.

Rodman SPIRIT 31 Fueraborda. Además de su último lanzamiento a nivel mundial, el astillero presenta la nueva versión 2022 de su Rodman Spirit 31 Fueraborda en la que ha incorporado nuevos

elementos de decoración y nuevas funcionalidades. Además, este nuevo modelo va equipado con los nuevos motores Yamaha F250NSB2 y FL250NSB2 y con su nuevo sistema Helm Master Nivel 4, que incorpora Joystick y Piloto automático. Una novedad de Yamaha para 2022.

Rodman 890 Ventura. En este modelo, el astillero ha incluido como novedad el cierre del camarote de proa y una nueva configuración en L de asiento en bañera. Además, se ha equipado con los nuevos motores de Yamaha de 200 Hp.

Rodman 1090 Evolution. Su lanzamiento la pasada temporada supuso el inicio de la renovación total de la gama más tradicional y genuina de la marca: la gama de embarcaciones de pesca-paseo Rodman. En él se combina el saber hacer del astillero, su experiencia y calidad de construcción, con los elementos de diseño y decoración más actuales.

Rodman 33 Offshore. Una embarcación sumamente versátil dirigida a un amplio abanico de público, por la propia concepción del barco, por la definición de sus espacios y por su equipamiento y diferentes opcio-

Rodman Spirit 31 Fueraborda.

Rodman Spirit 42 Coupé.



Rodman 890 Ventura.



nes, que le permiten configurar la embarcación en función del principal uso que su armador requiera. Se trata de un diseño equilibrado, capaz de navegar a más de 45 nudos con la seguridad y confort que todos los barcos Rodman proporcionan, y que hereda todos los atributos diferenciales de las embarcaciones Rodman: robustez, navegación, calidad de construcción, con la funcionalidad y altas prestaciones que este tipo de embarcaciones requiere.

Rodman Spirit 42 Coupé. Es la última incorporación a la gama Spirit. Un modelo polivalente, con numerosas posibilidades de configuración que se ofrece en las versiones HardTop y Flybridge. Incorpora techo eléctrico deslizante, que le confiere al conjunto de la embarcación un línea más deportiva y actual y a ambos costados del casco amplios cristales fijos con sus portillos integrados que le aportan una mayor luminosidad en el interior y en la zona de camarotes. Ambos añadidos confieren al interior de la embarcación una sensación de amplitud y luminosidad, que va más allá de lo convencional en este tipo de embarcaciones.

► rodman.es



Rodman 33
Offshore.

Invictus GT320S



La propuesta de Invictus Yacht se incrementa con esta nueva GT 320S, la cuarta de la serie GT (GT280S, TT280S y GT370S) de una de las gamas más exitosas del astillero. “Esta configuración fueraborda —afirmó su diseñador, Christian Grande— expresa el carácter y el espíritu del propietario que lo elige, permitiendo que el barco revele todas sus prestaciones deportivas a fondo”. Y es que la versión fueraborda muestra una particular organización de los espacios de cubierta, gracias al volumen libre que habitualmente se dedica a la cámara de motores y que en este modelo se destina a una gran zona de estar. Este espacio de popa, con acceso directo a la plataforma de baño, se completa con una cocina exterior, ubicada tras el puesto de gobierno. La proa, elevada sobre la cabina, al estilo sundeck, queda ocupada por un solárium, y el hard top cubre buena parte del centro del barco, en especial la consola de pilotaje.

Los interiores, con grandes ventanas lineales que brindan una buena luz natural, reparten la dinete a proa, con un sofá que abarca la amura de babor, un aseo completo en el centro, y la cabina doble a media eslora, bajo el plan de la bañera y abarcando toda la manga.

No obstante, haciendo honor al programa GT, esta Invictus puede montar hasta dos fuerabordas de 450 Hp, aunque de serie el astillero recomienda dos 300 Hp.

Como en el resto de las Invictus, el armador dispone de un amplio muestrario de colores para el casco, las tapicerías, maderas y demás equipamiento. Este modelo GT320S está disponible en ocho combinaciones de colores, del más claro al más oscuro, y con cuatro tipos de tapizado de cubierta para cumplir con todos los requisitos, desde el más moderno hasta el más clásico. Los colores exteriores siempre están coordinados con la versión del interior bajo cubierta en Compo-site Grey. ► invictusyacht.com

Características

- » **Eslora total:** 9,93 m
- » **Manga:** 3,03 m
- » **Desplazamiento:** 5.700 kg
- » **Motorización recomendada:** 2x300 Hp fueraborda
- » **Motorización máxima:** hasta 2x450 Hp fueraborda
- » **Plazas:** 12
- » **Constructor:** Cantieri Aschenez, Srl, invictusyacht.com
- » **Importador:** Marina Grup, marinagrup.es (España); Ponent Yachts, ponentyates.es (Balears).

Nuva M11 Open

Es la última propuesta de Nuva Yachts, una eslora de 11,20 metros con una configuración walkaround capaz de ofrecer la máxima polivalencia de uso y un gran confort en navegación.

El diseño del Nuva M11 Open se debe al apoyo de Tià Simó y Raúl Gonzalo, arquitectos navales de la firma ByD Group, que han conseguido mantener en esta eslora toda la personalidad y el estilo de la marca. Producido y creado en el propio astillero de Nuva, ubicado en Port Ginesta, Barcelona, este barco tocará el agua durante la próxima primavera. Según el astillero, el M11 Open mejora las prestaciones de cualquier otra eslora de la marca y se posiciona en el mercado como el más polivalente en su tamaño bajo la configuración walkaround, ofreciendo además unos interiores voluminosos.

En la zona exterior el espacio es comparable a otros barcos de mayor eslora. Su configuración open y walkaround permiten disfrutar de dos espaciosos solárium, en proa y popa, y transformar la zona delantera en una dinete o quitarla fácilmente y poder caminar por toda la amplitud de la cubierta. Por otra parte, presenta unos laterales abatibles en popa, lo que convierte a este diseño en un barco muy singular y único en su clase. Además, dispone de cocina exte-



rior, protegida por el hard top. En el interior el espacio disponible es amplio, y distribuye un aseo cerrado de 1,90 de altura con inodoro y ducha. Es posible pernoctar ya que cuenta con dos camas dobles: una en proa y la otra en popa. Además, el astillero ha querido poner especial atención en el almacenamiento y en la organización interior, creando múltiples espacios donde poder dejar las cosas cómodamente de manera organizada y limpia.

Una característica destacable de Nuva es el amplio abanico de posibilidades que ofrece para que el armador personalice el barco. El color del casco/cubierta, las tapicerías, equipamiento... las posibilidades son infinitas.

Entre las características más destacables destaca la sólida estructura de composite del hard top, que protege buena parte de la cubierta, pero lo que más llama la atención son las enormes plataformas abati-

bles en cada costado, que amplían la manga de 3 a 4,20 m, generando un bonito espacio que permite disfrutar del mar durante el fondeo. Y otro detalle destacable: en la popa cuenta con un gran cofre que puede hacer las funciones de garaje para estibar un anexo de hasta dos metros. También ofrece la posibilidad de instalar una cocina con nevera, fogones y grifo que estarán totalmente integrados en la cubierta.

En cuanto a motorización, podrá instalar una potencia máxima de hasta dos fuerabordas de 300 Hp, o un mínimo de dos de 225 Hp, lo que le proporcionará la potencia suficiente para mantener unas prestaciones sobradas como deportiva.

La Nuva 11 Open es una walkaround con 11,20 m de eslora muy competitiva, con calidad de diseño y una relación precio-calidad difíciles de batir.

> nuvayachts.com



Sealine S390



Características

- » **Eslora total:** 11,99 / 12,50 m (con o sin plataforma extendida)
- » **Eslora de casco:** 11,00 m
- » **Manga:** 3,85 m
- » **Calado:** 1,19 m
- » **Desplazamiento:** 10.520 kg
- » **Capacidad de agua:** 220 l
- » **Capacidad de combustible:** 900 l
- » **Plazas:** 10 / 14
- » **Categoría de navegación:** B / C
- » **Motorización estándar:** 2x320 Hp Volvo Penta D4 320
- » **Motorización opcional:** 2x380 Hp Volvo Penta D6 380
- » **Constructor:** Hanse Yacht, hanseyachtsag.com
- » **Distribuidor:** red Sealine, hanseyachtsag.com/sealine/es/

La Sealine S390 es un diseño pensado tanto para el crucero como para barco de día abierto. Su polivalencia viene reforzada por la mayor bañera en un barco de su clase, con unas dimensiones de más de 4,5 m² de zona de descanso en la cubierta de proa, una plataforma de baño XL y hasta tres módulos de cocina en la cubierta. Entre los puntos destacables están los dos techos corredizos, que dejan prácticamente al descubierto todo el salón principal del barco. O la parrilla exterior de popa que ofrece servicio a la dinete de la bañera. Este equipamiento incluye una parrilla de gas, mueble bar con fregadero, y superficie de trabajo con iluminación led independiente.

Otros aspectos a considerar de esta S390 son el sofá en L y la mesa que crean un espacio agradable al aire libre, que además se puede convertir en un solárium. La plataforma de baño se ofrece opcionalmente con el mecanismo hidráulico para poderse sumergir, y dispone de escala y ducha de agua caliente.

El astillero cubre el puesto de gobierno y los módulos de cocina con dos techos corredizos de cristal, con el fin de no perder luz natural.

En el interior los armarios dobles, la cama en isla king size del camarote de proa y el acceso privado al baño confirman las prestaciones de crucero en este barco. El

centro de la cabina se ocupa con la clásica dinete, y a estribor. Sealine ofrece diversas opciones con una cocina con microondas, espacio de estiba con armarios y cajones, o un baño doble con una cabina de ducha independiente.





Cayman

400 WA *Yachts*

Equipados con motorizaciones IPS y Fuerabordas cubiertos.

www.caymanyachts.it

Smart Yachting Ibiza Importador para España de Cayman

SMART
YACHTING
IBIZA

+34 609 870 503
victor@smartyachting.com
www.smartyachting.com



Bénéteau Swift Trawler 48



El programa de navegación de este Swift Trawler responde al concepto de barco para largas singladuras con todas las posibilidades de confort para la vida a bordo que puede proporcionar una eslora como ésta. Es un diseño con mucha personalidad, con espacios en los que predomina la luz, los ambientes agradables y el confort, siguiendo en buena parte la filosofía del recientemente presentado Swift Trawler 62.

Entre las numerosas particularidades de esta eslora de 48 pies destaca la aplicación de móvil Seanapps y su caja negra instalada a bordo que permite seguir el estado del barco, anticipar las operaciones a realizar y acceder al libro de mantenimiento en cualquier momento.

En la bañera se ha dispuesto

una gran banqueta transversal y una mesa plegable, formando un espacio para ofrecer el máximo confort y funcionalidad. Para el acceso a la plataforma de popa (que puede ser hidráulica) se dispone de una puerta en la bañera. Por su parte, el flybridge de 20 m² ofrece un agradable espacio que puede configurarse a gusto del armador. Aquí arriba, el puesto de gobierno con su asiento central está rodeado por dos sofás que forman una sala

de estar al aire libre, donde no falta un mueble de servicio que hace las funciones de cocina/bar.

En los interiores predominan el espacio y la luminosidad dentro de un nivel de elegancia notable, en la línea del 62 pies, cuya firma pertenece al gabinete de Andreani Design, quien ha rediseñado completamente el interior y la estructuración. El salón principal contempla una cocina junto a la entrada, con numerosos cajones





y armarios, muy completa. El centro presenta la dinete que puede hacer las funciones de comedor o que puede transformarse en litera para dos personas. Esta área, sobre elevada, permite disfrutar de una visión panorámica total. En la zona de noche, la planta distribuye tres cabinas dobles con dos baños completos, con el camarote del armador a proa y el de invitados a babor, modulable, de modo que las dos camas se pueden unir en una sola. El camarote de invitados a estribor dispone de una litera doble y puede acoger una lavadora/secadora en el gran armario. Todos los interiores disfrutan de buena luz y ventilación gracias a los numerosos portillos.

En cuanto a motorización, el astillero propone, siempre con ejes, dos motores turbodiésel Cummins de 425 Hp, o de 380 Hp (motorización estándar).

Características

- » **Eslora total:** 14,74 m
- » **Manga:** 4,50 m
- » **Calado:** 1,15 m
- » **Desplazamiento:** 12.685 m
- » **Capacidad de agua:** 640 l
- » **Capacidad de combustible:** 1.930 l
- » **Motorización máxima:** 2x425 Hp
- » **Plazas:** 12 /14
- » **Categoría de navegación:** B / C
- » **Arquitectura:** MICAD
- » **Diseño:** Andreani Design
- » **Constructor:** Bénétteau, beneteau.com
- » **Distribuidor:** red Bénétteau, beneteau.es

CONSIGUE TU
EQUIPACIÓN
GRATIS

VALORADO EN 140€



AL RENOVAR TU
ELECTRÓNICA
RAYMARINE

Promoción válida por compras superiores a 10.000€. Solo hasta el 28 de febrero de 2022. Unidades limitadas.



Raymarine

#findyoursea

X4³

El nuevo X4³ presenta respecto al anterior modelo una popa más ancha y con pantoques más elevados sobre la línea de flotación.

La botadura y primeras pruebas de mar del nuevo miembro de la línea Pure, el X4³, ha dejado plenamente satisfechos tanto al equipo al completo del astillero danés como los distribuidores de X-Yachts de todo el mundo que lo presenciaron en el astillero de Haderslev en Dinamarca.

El nuevo X4³ ha pasado por una seria reforma con un diseño de casco y cubierta completamente nuevo, junto con muchas otras mejoras respecto a su exitoso predecesor, del que se han vendido más de 100 unidades en cuatro años.

Entre estos cambios hay que destacar el rediseño de las formas del casco, unas secciones más anchas en popa sobre la línea de flotación, una manga máxima retrasada más hacia popa y una popa más moderna con una suave arista, como en el X46, del que adopta también el conjunto roda-botalón integrado para asimétrico y Código 0 en S.

Igualmente todas las medidas del aparejo se han modificado lo que ha dado lugar a una mayor con un 3% más de superficie, un foque con un 2,5% más de superficie y un asimétrico con un 5,5% más metros cuadrados.

“No es necesario decir que todo el astillero, y no menos el equipo de Diseño e Ingeniería, ha estado esperando con mucha ilusión este mo-

mento”, afirmó durante el evento el CEO del astillero Kræn Brinck Nielsen.

Por su parte, el director de Diseño e Ingeniería, Thomas Mielec, tras los primeros días puso de relieve el excelente trabajo de su proveedor de mástiles, John Mast, con el nuevo mástil de aluminio que es 50 cm más alto que en la versión anterior del X4³. “El mástil presenta una preflexión perfecta y homogénea en toda su longitud y es tan sólido como nos gusta, tanto en dirección transversal como longitudinal”, destacó.

También el nuevo sistema de carro de mayor (ahora actualizado con hardware de Ronstan y una desmultiplicación de 7:1) demostró una mejora muy notable en el trimado de la escota mayor.

“El nuevo diseño de casco con espejo de popa más ancho y pantoques suaves levantados se adapta muy bien al X4³. La estabilidad adicional de la forma es bastante notable, al igual que la menor estela y turbulencia del espejo de popa al desplazarse sobre el agua. Al timón tienes una sensación agradable y directa. Con un ligero ajuste a la capacidad de respuesta del timón, que comparte el diseño ahora actualizado de todos los timones de la gama Pure X, navegar este barco será una experiencia fantástica para los propietarios”, concluyó Mielec tras las pruebas.

El astillero ha vendido ya 23 unidades del nuevo X4³ antes de su botadura, y el equipo espera sacarlo al mercado en 2022 después de un mes completo de pruebas y ajustes de las piezas finales del equipo.

➤ [X-Yachts Spain, x-yachts.com](https://www.x-yachts.com)

➤ info@x-yachtspain.com

El nuevo aparejo, más alto, permite ofrecer mayor superficie vélica tanto de la mayor como del foque y el asimétrico.



Capelli Stradivari 43



Características

- » **Eslora total:** 13,00 m
- » **Capacidad de combustible:** 700 l
- » **Motorización:** fueraborda Suzuki hasta 900 Hp
- » **Plazas:** 18
- » **Categoría de navegación:** B
- » **Diseño:** BG Design Firm - Cantieri Capelli srl
- » **Constructor:** Cantieri Capelli, cantiericapelli.com
- » **Importador:** Movilmotors, movilmotors.com

El astillero italiano Capelli con el Stradivari consigue colocar la marca en la cima de los grandes diseños de semirrígidas. Es una embarcación de alta calidad de acabados y construcción, que proporciona un óptimo comportamiento a altas velocidades. Lujo y deportividad se combinan en este Stradivari, inspirado en la célebre marca de los luthiers de Cremona, ciudad por otra parte donde nació Umberto Capelli, fundador de este astillero. Y, en realidad, se puede afirmar que las líneas del Stradivari 43 son semejantes a las de un violín, con formas que se ensanchan desde la proa hasta la popa. Es, también, la evolución de la Tempest 44, que se ha ampliado en un metro en la línea de flotación. Un diseño destinado al más alto segmento de las RIBS, capaz de superar los 40 nudos con cualquiera de las motorizaciones recomendadas.



www.torqueedo.com

TORQUEEDO

6 CV **9,9 CV** **25 CV**
equivalente equivalente equivalente

Novedad 2022

Cruise Motores Pod

Fueraborda Cruise



CRUISE 3.0 FP

CRUISE 6.0 FP

CRUISE 12.0 FP



CRUISE 3.0 T/R

CRUISE 6.0 T/R

CRUISE 12.0 R

Absolute 60 Fly



Características

- » **Eslora total:** 18,66 m
- » **Manga:** 4,94 m
- » **Calado:** 1,43 m
- » **Desplazamiento:** 36.300 kg
- » **Capacidad de agua:** 700 l
- » **Capacidad de combustible:** 2.800 l
- » **Plazas:** 16
- » **Categoría de diseño:** B
- » **Motorización:** 2x725 Hp Volvo Penta IPS950
- » **Constructor:** Absolute Yachts, absoluteyachts.com
- » **Importador:** Amo Yachts, amoyachts.com

Absolute es fiel a su estilo con esta eslora de 60 pies, si bien se supera en la obtención de luz natural y volumen en todos los interiores. Además, mantiene en este modelo una de las características que identifican la personalidad de la marca, como es la amplitud de la manga en la proa con el fin de ubicar una gran cabina de armador con grandes áreas acristaladas.

Otro aspecto en el que Absolute logra su empeño por ganar espacio es en la concepción de los espacios exteriores, tanto en la cubierta de

proa, como en la bañera de popa, complementada por una enorme plataforma de baño, y en el flybridge, una verdadera terraza sobre el mar. En los interiores se destaca claramente de los demás astilleros por su original distribución en la zona de noche. Mantiene la cabina del armador con un gran baño en la proa; una segunda cabina de invitados, con su gran aseo completo, y con la cama de matrimonio dispuesta transversalmente; y el tercer camarote a babor (además de la de

La Absolute 60 Fly ofrece formidables espacios tanto en sus áreas abiertas como en los luminosos interiores.

marinería a popa). La zona superior mantiene una lujosa cocina junto a la entrada, el salón en el centro y el puesto de gobierno a estribor, conformando un único espacio bañado por la luz natural de los costados acristalados que, además, favorecen una panorámica de 360 grados. Con dos Volvo Penta D11-725 IPS950 de 725 Hp, este gran crucero roza los 30 nudos de punta, y mantiene un régimen de crucero de unos 24 nudos ofreciendo una autonomía de casi 250 millas.



THE ALL-NEW PRINCESS Y95
EXPERIENCE THE EXCEPTIONAL®



PRINCESS YACHTS BARCELONA

CATALUNYA / VALENCIA / GALICIA / PAIS VASCO / MADRID

PUERTO DEPORTIVO EL MASNOU + 34 937 516 394 / + 34 605 867 845

MARINA VELA +34 678 329 376 / +34 936 815 854

info@princessyachtsbarcelona.com

FIND OUT MORE AT WWW.PRINCESSYACHTS.COM


CRAFTED IN PLYMOUTH, ENGLAND

UN NUEVO CONCEPTO EN *CRUCEERO*



La gama As de Astondoa, destinada a los cruceros con flybridge, crece tras la aparición anterior de la As8. Este nuevo modelo hereda la personalidad de su antecesor, con un acentuado carácter deportivo y diseño contemporáneo en el segmento de esloras de 57 pies. El As5 es, pues, el resultado de la combinación del nuevo diseño contemporáneo —desarrollado por Astondoa para esta gama—, estilo y “color & trim” con la fabricación artesana propia de la marca.

Pero el As5 reivindica también su propia personalidad, combinando la elegancia de su estética con detalles deportivos, inspirándose en el sector del automóvil y en los mejores superdeportivos con los que el astillero comparte espíritu innovador. Así, fusionando la aerodinámica con el diseño para crear hermosas formas y espacios generosos, el As5 nace como un yate único.

Por otra parte, el As5 es ahora el máximo exponente de la personalización, con múltiples configuraciones al gusto del armador. Se puede optar por una versión deportiva sin hard top, o con él si se

El astillero alicantino ha fusionado la aerodinámica con el diseño para crear hermosas formas y espacios generosos en esta As5.

prioriza la elegancia y practicidad.

La cubierta principal, tipo walkaround a un mismo nivel, mantiene el concepto vanguardista de esta gama, configurada como un gran espacio integrado, en el que el salón está conectado con la cocina y desde el que se accede al beach club y a la bañera a través de las puertas de cristal, que proporciona privacidad entre el interior y el exterior; pero que abiertas facilitan el acceso entre ambas zonas y el solárium de proa. Al igual que su hermano mayor, en el As5 el acceso a proa es muy cómodo, a través de los dos pasillos laterales



La nueva As5 es un compendio de tecnología en pos de ofrecer el máximo confort.

En el salón todos los materiales y el diseño son de exquisito buen gusto, si bien el astillero personaliza cada barco.

El astillero de Santa Pola mostró en sus propias instalaciones a los medios especializados su última creación, el As5. Un magnífico crucero con carácter marcadamente deportivo que incrementa la gama As iniciada por el As8.



La zona de popa se ocupa se ocupa con una formidable dinete orientada hacia la plataforma de baño.

con un peldaño a media eslora. El flybridge resulta agradable e íntimo para disfrutar durante la navegación. El interiorismo plantea un amplio salón-comedor, con generosas zonas acristaladas y amuras laterales de perfil bajo, que permiten una contemplación panorámica del exterior y una sensación de estar directamente sobre el mar, y el puesto de gobierno es vistoso,



La cocina es un espacio que se ha cuidado en los menores detalles.



ergonómico, e inspirado en los modelos de coches deportivos más vanguardistas.

En la cubierta inferior, se

De serie, los interiores contemplan tres cabinas dobles con sus respectivos aseos.

distribuyen las zonas de descanso, donde el camarote del armador, a media eslora y a toda manga, ofrece una extraordinaria habitabilidad,

amplios armarios y espacio adicional para almacenamiento. Un segundo camarote, hacia proa ofrece dos plazas más de pernocta, y

Más de un siglo mirando la mar



A lo largo de más de un siglo y durante cuatro generaciones Astondoa ha apostado en gran medida por la tecnología, siendo el diseño y la innovación parte fundamental del ADN de la marca. Buena parte de la filosofía de este astillero se basa en que todo responda a los más altos estándares de calidad, por lo que desarrolla todos los procesos en las mismas instalaciones, lo que hoy se denomina *in house*. Desde la carpintería, mecánica, el trabajo en poliéster y hasta la confección

Astondoa está ubicado en Santa Pola, donde dispone de unas excelentes instalaciones para la construcción de sus grandes unidades y dar servicio a sus clientes.

de las tapicerías, todo el proceso se realiza en el mismo astillero.

En Astondoa cada unidad se diseña totalmente al gusto y necesidades de cada cliente, por lo que cada barco es único, hecho al detalle y a medida, de tal modo que no existen dos Astondoa iguales. Tras una larga experiencia en el sector, el astillero de Santa Pola se ha centrado en la construcción de grandes unidades a medida. De este modo, el astillero, con más de tres mil unidades en el

a popa, la tercera cabina completa el alojamiento de pasajeros.

NUESTRA NAVEGACIÓN

La navegación con la nueva As5 resulta, desde luego, una experiencia única. Y nos podríamos preguntar por qué. Muy sencillo: pocos barcos de esta eslora brindan un comportamiento tan deportivo y divertido como esta As5. Y es que Astondoa ha logrado en esta eslora de 57 pies un comportamiento fuera de serie, con una navegación muy ágil, con una navegación muy ágil, de gran respuesta al volante,



Al volante la As5 es un barco sumamente gobernable, con un comportamiento muy ágil, de fácil maniobra y gran aceleración.

con mucho nervio y gran paso de ola. Un barco seco y señorial, rápido y silencioso, sensible y seguro, de fácil maniobra y que se ve favorecido, además de por su formidable carena en V, por



Jesús Astondoa, director general del astillero, con su hija Ione, que forma parte del cuadro directivo representando la cuarta generación de la familia en la empresa.



agua, se centra en satisfacer al cliente más exigente, que persigue la singularidad, calidad y exclusividad.

Por todo ello, este astillero nacional cuenta con los sistemas más avanzados de diseño, tanto para la arquitectura como para el interiorismo y la ingeniería de sus grandes esloras, en las que aplica las últimas tecnologías de construcción con infusión al vacío y empleando los materiales de mejor calidad.

Los inicios de Astondoa en el mundo de la náutica se

Todas las fases de producción se realizan *in house*, además de las distintas tareas de carpintería, metalistería, tapicería, etc.

remontan a 1916, cuando en una pequeña carpintería de Portugalete los hermanos Jesús y José Astondoa Martínez empezaron a construir botes de remos y traineras. Posteriormente, en 1944, su hijo Jesús Astondoa Santamaría se unió al negocio familiar, pasando poco después a hacerse cargo del astillero.

Su buen hacer en la carpintería de ribera, así como la calidad de los acabados en las embarcaciones Astondoa, han hecho de este nombre una marca de prestigio internacional.

En las décadas de los años 60 y 70, empiezan a destacar sus embarcaciones de recreo, llegando a realizar esloras de hasta 33 metros. No obstante, la búsqueda de un futuro más próspero lleva a Jesús Astondoa a trasladar el astillero a la ciudad alicantina de Santa Pola, junto al Mediterráneo. Una vez en Alicante, fueron sus hijos, la tercera generación, quienes se incorporaron al astillero. Actualmente dispone también de instalaciones en Albacete y Almería.

Más tarde, a principios de los 80, Astondoa abandona la producción en madera y empieza a producir barcos con resina de poliéster reforzados con fibra de vidrio. Esta nueva tecnología y nuevos diseños colocan a Astondoa como un astillero de referencia a nivel europeo. Actualmente, la marca cuenta con una completa gama de embarcaciones repartida en varias series: Coupé, Flybridge, As, Century y Steel Range, esta última destinada a la construcción de superyates.



una motorización perfectamente adaptada como son los dos Volvo Penta IPS950 de 725 Hp, potencia ideal para esta As5.

Con el gas a fondo el barco sale en planeo en 8 segundos, y en 10 más se pone a su velocidad límite de 28 nudos. Bajo unas condiciones bastante buenas al principio, el barco permitía los giros más atrevidos, controlados por el sistema automático de los IPS. Con el paso de la mañana, el viento incrementó la ola hasta marejadilla y algo de mar de fondo, por lo que el barco nos demostró que su carena es capaz de afrontar con total eficacia la ola de proa.

Con el gas a fondo alcanzamos

Con los dos Volvo Penta IPS950 de 725 Hp la As5 encuentra la motorización ideal, lo que le permite mantener un régimen de crucero de unos 21 nudos con todo confort.

los 28 nudos, pero para mantener un régimen de crucero cómodo, con unos índices de ruido en cabina muy bajos, bastan los 21 nudos a 2.200 rpm.

La As5 se convierte, pues,

en uno de los diseños más prometedores de la firma, ya que combina toda la experiencia de la marca con las más avanzadas tecnologías en construcción y equipamiento.

» El Astondoa As5 es un barco señorial, ágil, silencioso y con excelente respuesta al volante. «



- » **Tiempo de planeo:** 8 segundos
- » **Aceleración de 0 a máx.:** 18 segundos
- » **Autonomía:** en torno a unas 236 millas a régimen máximo y unas 223 millas a régimen de crucero de 21 nudos.

» **Seguro METROmar-Fiatc**
Prima del seguro básico a terceros: 152,23 euros
Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.

ASTONDOA As5

2x725 Hp Volvo Penta-D11 IPS950

RPM	NUDOS	CONSUMO L/H	CONSUMO L/MN	AUTONOMÍA MN/L	AUTONOMÍA MN
600	5,5	9,1	1,65	0,60	1.330
800	6,6	15	2,27	0,44	968
1.000	8,2	24	2,93	0,34	752
1.200	9,2	47	5,11	0,20	431
1.400	10,5	71	6,76	0,15	325
1.600	11,7	107	9,15	0,11	241
1.800	13,6	136	10,00	0,10	220
2.000	17	167	9,82	0,10	224
2.200	21	207	9,86	0,10	223
2.400	25	235	9,40	0,11	234
2.560	28	261	9,32	0,11	236

Características

- » **Eslora:** 17,44 m
- » **Eslora de casco:** 16,10 m
- » **Manga:** 4,94 m
- » **Calado:** 0,86 m
- » **Capacidad de agua:** 600 l
- » **Capacidad de combustible:** 2.200 l

- » **Motorizaciones:** Volvo Penta D11-725 (2x725 Hp); Volvo Penta IPS950 (2x725 Hp); Man i6 (2x800 Hp)
- » **Plazas:** 18
- » **Categoría de diseño:** B
- » **Constructor:**
- » **Precio:** a partir de 1.100.000 euros, sin impuestos.

CONDICIONES DE LA PRUEBA

Pers. a bordo	Combustible	Agua	Estado de la mar
12	50%	95%	Rizada a marejadilla, y algo de fondo con brisa.

 Discover the Difference...



www.karnicboats.com



VETUS

Acrilalamientos
Marex

Marex es la marca de sistemas de acristalamiento a medida perteneciente a la firma Vetus. Este sistema de acristalamiento de vidrio fritado ofrece la posibilidad de suministrar piezas a medida, y es conocido también como vidrio estructural o vidrio encolado. Las principales opciones que ofrece Marex son el tamaño del fritado negro en 40, 60, 80 mm (y otros tamaños bajo pedido); los colores de vidrio en transparente, gris, verde; todos los radios y formas posibles; el marcado ISO 614 en todos los vidrios fritados / estructurales; cristales simples, dobles y vidrios templados, y gruesos de cristal entre 3,5 mm y 22 mm.

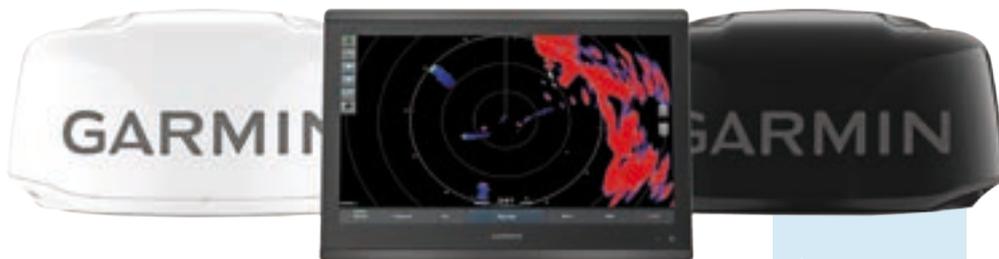
El vidrio fritado es un cristal que incorpora pintura cerámica horneada alrededor de su perfil. Y el fritado de Vetus-Marex, de alta calidad, permite una instalación de larga duración. Además, este tipo de vidrio ofrece protección UV para prevenir el deterioro del sellante, tiene parte rugosa para la buena cohesión del adhesivo, y a nivel estético permite ocultar la fijación de la ventana.

» vetus.com



» Garmin

Radar GMR Fantom



Garmin presenta los GMR Fantom 18x/24x de antena cerrada de 18" y 24" con una potencia de salida de 50W para un largo alcance y una mejor detección de objetivos durante la navegación, incluso a altas velocidades. Además de la consolidada tecnología de detección MotionScope, incorporan un nuevo modo de ahorro de energía que optimiza el rendimiento.

El nuevo equipo está disponible en dos colores, blanco y negro, con el fin de adaptarse a cualquier embarcación. Los nuevos Fantom 18x/24x ofrecen un alcance desde 6 metros hasta 48 millas y una detección de objetivo mejorada, incluso con niebla o lluvia. Asimismo, cuenta con una velocidad de rotación de la antena de hasta 60 revoluciones por minuto que permite una actualización de los ecos mucho más rápida, y así detectar mejor el movimiento, incluso navegando a gran velocidad.

Las imágenes de alta resolución y ganancia de antena ayudan a seleccionar objetivos a distancia, mientras que las imágenes en color real de 8 bits mejoran la separación de objetivos. A las avanzadas prestaciones se añade la tecnología MotionScope que utiliza el efecto Doppler para detectar y resaltar objetivos en movimiento en diferentes colores para evitar colisiones con otras embarcaciones o navegar en condiciones adversas, o hacia puntos de pesca en los que los pájaros se alimentan en la superficie.

Esta tecnología proporciona información al usuario para que esté al corriente del estado del mar y pueda navegar teniendo más visibilidad y mayor previsión de la situación.

Los precios con IVA son: Fantom 18x blanco, 2.499 euros; en negro, 2.599 euros; Fantom 24x blanco: 2.999 euros; en negro, 3.099 euros.

» garmin.com/es-EScom

Los nuevos radares Fantom de Garmin se cuentan entre los más avanzados de su segmento para la náutica de recreo.

» El GMR Phantom permite resaltar objetivos en movimiento en varios colores. «



THE
ULTIMATE
OUTBOARD MOTOR

2 0 2 2 S U Z U K I FUERABORDAS SUZUKI

DESCUBRA LA EXPERIENCIA "ULTIMATE"



MOVILMOTORS - IMPORTADOR OFICIAL SUZUKI MARINE
www.movilmotors.com



» Especial equipo

Las novedades del año

ELECTRÓNICA/ENERGÍA

ACR: baliza compatible con Galileo

La baliza Resqlink View PLB se presenta ahora en una nueva versión RLS que permite una función de reconocimiento y acuse de recibo de los satélites Galileo. Cuando se activa, se muestra el mensaje de devolución que indica que el envío se ha tenido en cuenta y que el procedimiento de rescate es efectivo. Precio orientativo: 387 euros.

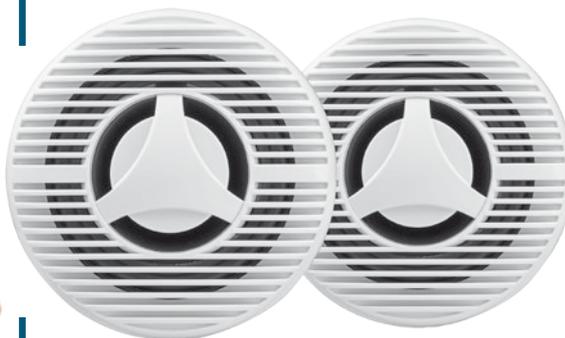
» acrartex.com



Icom IC-M94DE, lo último en VHF

Fiel a su línea de productos de alta gama y alto rendimiento, con el VHF IC-M94DE Icom ha reunido en una sola carcasa impermeable y flotante todo lo que cabe esperar de un radioteléfono de calidad. Entre las principales funciones encontramos receptor AIS, sistema DSC/DSC, GPS, etc. La gran pantalla LCD permite una lectura fácil, especialmente para objetivos AIS. Precio orientativo: 360 euros.

» accastillage-diffusion.es



Plastimo: radio y altavoces

Plastimo ofrece una radio (FM y DAB) diseñada para su uso en el medio marino. Tiene Bluetooth incorporado que permite la conexión desde un teléfono inteligente. Se puede complementar con altavoces Bluetooth resistentes al agua con una potencia de 80 vatios. Precio: 179 euros.

» plastimo.com

Cargador de baterías YPower de Cristec

Cristec completa su gama YPower con dos nuevos modelos de 12 voltios/40 amperios y 12 voltios/60 amperios. Están equipados con las últimas tecnologías: sin ventilador, 4 salidas independientes incluida una dedicada a la batería del motor, una aplicación Bluetooth, una interfaz BUS-Can y una caja compacta Plug & Play. Precio: desde 700 euros, con IVA. » accastillage-diffusion.es



en METS

El METS es el mayor certamen europeo destinado a equipamiento para la náutica de recreo. En esta edición, celebrada a finales de 2021, se han presentado la mayoría de las novedades para la próxima temporada. Esta es una selección de entre más de un millar de expositores que acudieron a la feria de Amsterdam.

» Albert Brel

Digital Yacht: internet a bordo

Desde un teléfono móvil, el módulo 4G Xtream permite conectarse a internet. La velocidad anunciada es de 300 MB/s, pero el alcance está limitado a 25 millas desde la costa, dependiendo de la red. El enrutador wifi integrado brinda la posibilidad de crear una red con los dispositivos interconectados. Una entrada NMEA y un enlace Bluetooth garantizan el intercambio de datos a bordo (navegación e instrumentación). Su precio es de 1.500 euros.

» digitalyacht.es



Hy-Generation: propulsor eléctrico

El modelo de propulsor eléctrico desarrollado y fabricado en Francia por Hy-Generation va mucho más allá de las principales ventajas asociadas a la propulsión eléctrica: ausencia de ruido, vibraciones y sin emisión contaminante alguna. Otros puntos fuertes son la forma del buje central sin hélice y sin eje, tecnología libre de aceite, palas intercambiables individuales, tobera protectora y un peso de 14 kg (modelo 6 kW). Para completar la gama, se están desarrollando dos nuevos modelos de 14 kW y 30 kW con opción de hidrogenerador para recargar la batería.

» hy-generation.com

Oscar Sentry: sistema de reconocimiento de objetos marinos

Después del primer sistema para embarcaciones de regata oceánicas, el Grupo BSB ofrece una versión para embarcaciones a motor: el Oscar Sentry. Al combinar un conjunto de cámaras térmicas y de color (RGB) con inteligencia artificial basada en la experiencia de millones de objetos detectados, OSCAR identifica con un alto grado de fiabilidad pequeñas embarcaciones, boyas y otros objetos flotantes no identificados. Además, OSCAR puede apoyar y facilitar el rescate en caso de hombre al agua.

» oscar-navigation.com



ACASTILLAJE

Wichard: para evitar tensiones

En la línea de fondeo con el ancla, es aconsejable evitar tensiones en las cornamusas o en el molinete. Para hacer esto, la solución es usar un mosquetón abierto de fondeo. La nueva versión de Wichard ha eliminado el pasador de retención, poco práctico en su uso, para ser remplazado por una forma de gancho que permite un buen agarre entre los eslabones de la cadena y un desbloqueo automático cuando la línea de fondeo está a poca tensión. Hay varios modelos disponibles para cadenas de 8 a 12 mm.

» accastillage-diffusion.com

Poleas de apertura textiles de Wichard

Wichard completa su gama de poleas abribles con cuatro modelos. Están destinados a muchas aplicaciones a bordo, en particular para terminales de enrollador, para amortiguar drizas de gennaker y de vela mayor, así como para barber-hauler y para reenvíos de escota. Una de las ventajas es también su peso. Por ejemplo, el modelo para cabos de 16 mm (carga de trabajo de 4.500 kg, rotura de 9.000 kg) pesa solo 249 gramos.

» marine.wichard.com



Karver: nueva versión de enrollador

Según este fabricante francés de accesorios de alta gama, el nuevo tambor de enrollador se destaca claramente del resto. Está equipado de serie con un plato con muescas para cabo continuo, es de carbono/Kevlar, con una carcasa de ABS reforzada y protegida por la protección K Krok, el grillete de presión dos en uno K Snap, el sistema de bloqueo remoto para la rueda de cabo continuo y un eslabón giratorio también protegido por la protección K Krok resistente a los impactos.

» accastillage-diffusion.com



Mordaza KJ Carbon de Karver

KJC o Carbon KJ es una evolución de la mordaza de aluminio KJ. El concepto técnico sigue siendo el mismo: una forma cónica en la que cuanto más se tira mayor es la resistencia y más se bloquea y el uso de 3 mordazas en vez de dos rodeando el cabo para distribuir la carga en 360° y para no dañar la funda ni aplastar los cabos, alargando así su vida útil.

La versión de carbono complementa la versión de aluminio para aquellos que siempre buscan menos peso y más prestaciones.

» accastillage-diffusion.com



Plastimo: silla de mástil Pro-Comfort

Esta silla está formada por dos correas ajustables alrededor de los muslos para mayor sujeción y seguridad. El ajuste se realiza mediante cuatro correas. Dos laterales que permiten el apoyo e inclinación de la espalda, y dos que pasan por la parte superior e inferior de la espalda para el apoyo de esta última. Está confeccionado en tejido de poliéster con asiento envolvente. Precio: 79 euros.

» plastimo.com





Profurl: almacenador de spinnaker asimétrico

Para satisfacer las necesidades de las nuevas generaciones de barcos más grandes, a menudo con una tripulación reducida, Profurl ha desarrollado el enrollador de spinnaker SPINEX. Dispone de los mecanismos de la serie NEX con función de carraca o trinquete que permite rebobinar de forma segura sin arriesgarse a un desenrollado accidental. En sustitución de las esferas que protegían el tejido, existe una funda de plástico que posee las mismas ventajas dividiendo el peso por dos. Se encuentran disponibles en seis modelos para velas de hasta 400 m².

» accastillage-diffusion.com

Nodus Factory: algo nuevo en textil

Nodus Factory, fabricante de acastillaje textil y de alta tecnología, completa su gama con anillos de fricción destinados, por ejemplo, a reenvíos dobles de escota, con padeyes (cadenotes para pegar con gaza textil polivalente), con poleas de apertura y poleas para pegar con estrobo de paso universal y arraigo para pasteca, y con poleas de pie de candellero articuladas.

» accastillage-diffusion.com



 **ELLEBOGEN**

Nord Lock®

Tratamiento anticorrosivo Zinc Nickel

Superficie de adhesión del 90%



Especial motores
2GM/2YM/3GM/3YM/3HM/3JH/4JH

Los soportes marinos ELLEBOGEN® están diseñados y fabricados para ofrecer un óptimo grado de aislamiento vibratorio y durabilidad. Todos los soportes marinos ELLEBOGEN® son fabricados con componentes de alta calidad, así como un control exhaustivo de calidad previo a su expedición.

COMPRA ONLINE



WWW.ELLEBOGEN.COM

En una pantalla Elite de Lowrance se pueden apreciar las imágenes proporcionadas por la Active Target.

» Sonda Lowrance ActiveTarget

EL OJO SUBMARINO

» Albert Brel

Una de las características más interesantes de esta Lowrance ActiveTarget es su sistema de detección activa. En efecto, tan pronto como un objeto, por ejemplo un pez, entra en el cono del haz de detección de la sonda, aparece en tiempo real en la pantalla con gran precisión. Pudimos comprobar esta función durante nuestra prueba, en la que pudimos apreciar claramente el señuelo bajando durante el lanzamiento, incluidos sus movimientos. Por el contrario, en una sonda tradicional, tenemos una imagen en desplazamiento y debemos tener en cuenta el movimiento del barco. En cambio, con ActiveTarget, nos olvidamos de estas consideraciones y lo que vemos en la pantalla es la imagen en tiempo real bajo la sonda.

INSTALACIÓN DE LA SONDA

En este modelo de Lowrance el transductor puede ser extraíble y, dependiendo del tipo de pesca, puede ir instalado en el extremo de un palo en la parte delantera del barco, en el costado o en la popa.

El hecho de instalarlo en un poste permite orientarlo y de este modo visualizar toda la información en pantalla. Por ejemplo, instalado en la proa (función de proa), el cono del haz de detección enfoca hacia la parte delantera del barco. En vertical (abajo), se obtiene una vista directa debajo de la sonda, lo que resulta útil, por ejemplo, para detectar un banco de peces. Y la última función (Scout) permite combinar las dos vistas, detección en ancho y en frente. Esta última función resulta especialmente útil para visualizar el descenso del señuelo y colocarlo en la ubicación deseada. En la práctica, el haz de detección tiene un ángulo (apertura lateral) de 135° y un cono de 19°. La posición de la sonda no



El transductor de la Active Target puede ser extraíble.

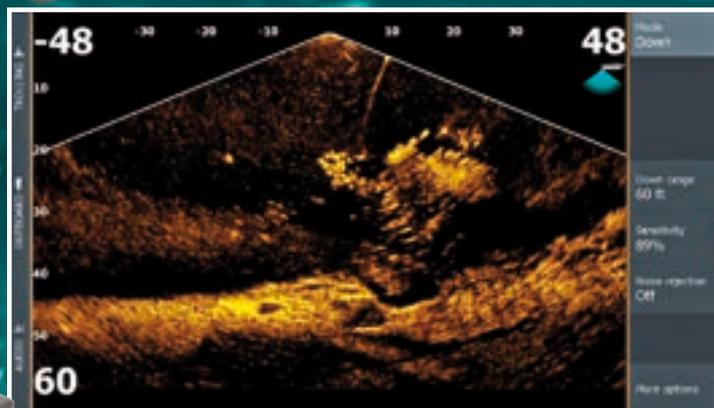
es automática, se realiza manualmente girando su soporte. Para ello, se utiliza una tecla de tres posiciones para elegir el modo y seleccionarlo en la pantalla. Sin embargo, este equipo no debe considerarse como un sonar (sonda frontal), sino como una herramienta de pesca. Cuando la sonda se coloca hacia adelante, a velocidad reducida, puede visualizar una roca o un pecio, por ejemplo.

La ActiveTarget va conectada a una caja negra y ésta a un lector compatible, por ejemplo, mediante un cable Ethernet.

NUESTRA OPINIÓN

Esta sonda está destinada sobre todo a los pescadores que buscan

Esta sonda, presentada en los salones náuticos de finales de 2021, representa un plus para los pescadores. Es un equipo que permite ver en vivo y en tiempo real lo que sucede debajo y alrededor del barco.

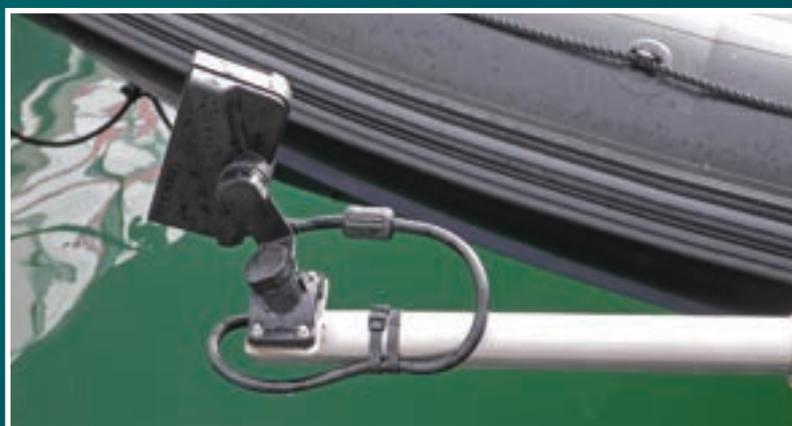


Visión frontal en pantalla de una detección de la ActiveTarget.



La caja negra de la nueva Lowrance dispone de tres conexiones: alimentación, cable Ethernet y sonar.

Montaje frontal en un palo de la ActiveTarget.



una herramienta poderosa para detectar peces. No reemplaza a una sonda tradicional, pero es muy útil como un equipo complementario de más. Las pruebas que llevamos a cabo nos han permitido observar rendimientos excepcionales, que a buen seguro pueden atraer a los fanáticos de la pesca. De hecho, con la función Scout, los aficionados podrán obtener una visión ultra amplia de la estructura y la actividad de los peces en la parte delantera de la embarcación, función muy útil para detectar peces de forraje, de presa o de cebo (los pequeños peces pelágicos que sirven de alimento a depredadores mayores), y grandes cardúmenes.

La principal ventaja de una sonda en tiempo real como ActiveTarget es que permite observar cómo reaccionan los peces a nuestro señuelo y así poder adaptar nuestra técnica

para conseguir que piquen. Por otra parte, hemos visto muchos vídeos de ActiveTarget en los que se aprecia como baja el señuelo y hay peces alrededor, pero simplemente no están interesados. Con ActiveTarget podemos ver

lo que sucede en tiempo real, por lo que podemos cambiar el tipo de señuelo o variar la recogida para conseguir mejores resultados.

Precio: 2.116,28 euros, módulo, transductor e IVA incluidos.

» lowrance.com

» El transductor de la sonda puede instalarse en proa, en un costado o en popa del barco. «



OBJETOS SOLARES INALÁMBRICOS

» José M^º Serra

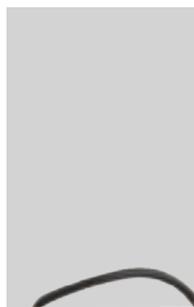
Disponer de placas solares en el barco ya hemos visto que es algo que no requiere mucha inversión. Ni siquiera es complicada su instalación debido a la evolución y simplicidad de sus componentes: las placas, el regulador y el cableado.

El objetivo, en la mayoría de casos, consiste en mantener la carga y compensar los amperios que se van consumiendo con la vida habitual en el barco. Nevera, congelador y electrónica son los equipos que se nos llevan el consumo, al que tenemos que sumar las luces por la noche, ya sea en navegación o fondeo.

Las placas solares nos van a permitir mantener el estado de las baterías, siempre y cuando sepamos compensar la carga que conseguimos con el consumo, y hagamos un buen cálculo para poder acercar la carga lo máximo al consumo diario, y teniendo en cuenta las horas de sol a las que exponemos los paneles.

Pero la energía solar podemos también usarla directamente sobre los objetos, es decir, sin necesidad de pasar por la batería del barco para almacenar la energía que requieren cuando no reciben carga solar. Son equipos totalmente autónomos, inalámbricos del todo.

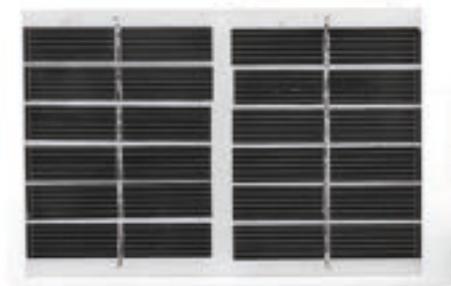
Tenemos muchos objetos, cámaras de vigilancia, iluminación y señalización nocturna, electrónica, cargadores, generadores, relojes...



CÁMARA IP SOLAR REOLINK

Esta cámara de la marca Reolink está preparada para instalarla en el exterior del barco, con resistencia a la intemperie IP65, totalmente autónoma, 100% sin cables, con un panel solar que permite tenerla en marcha de forma continua, sin mantenimiento y sin necesidad de cambiar baterías, ya que son de larga duración y se recargan con la placa solar.

Tiene alta calidad de imagen debido al sensor CMOS avanzado, con una resolución



de 1.920x1.080, detección de movimiento y visión nocturna.

Con la aplicación gratuita de Reolink para iOS y Android, podemos visualizar lo que está pasando en directo, o bien buscar un video guardado para visualizar un evento reciente tras recibir una alerta de movimiento.

Incorpora una ranura para insertar una tarjeta microSD de hasta 128 GB.

La conexión wifi es de 2.4 GHz, de fácil conexión y configuración.

Podemos comprarla directamente en la web del fabricante, Reolink.com o en Amazon. Su precio aproximado es de 95 euros.



CARGADOR SOLAR PARA MÓVILES Y OTROS DISPOSITIVOS

Los cargadores portátiles, también llamados "powerbank" son baterías recargables para alargar el uso del móvil cuando sabemos que con la batería estándar no tendremos suficiente. Estas baterías requieren ser cargadas vía USB, ya sea con un adaptador 12 V del barco o bien en un enchufe que nos ofrezca 220 V.

Pero si a esta batería portátil le añadimos una auto-recarga solar, tendremos un dispositivo totalmente autónomo, permitiendo su recarga durante el día, dejándolo en un lugar en cubierta del barco al sol, y recargando el móvil al final del día.

GENERADOR DE ENERGÍA PORTÁTIL ECOFLOW DELTA



Este novedoso invento es un generador compacto, ligero y silencioso, sin emisiones, alimentado por baterías NCM Li-ion, y recargable por energía solar.

Está construido con aluminio y acero de alta resistencia, con un centro de gravedad muy bajo para evitar su vuelco en escoras del barco.

Se recargan de 0 al 80% en una hora enchufado a 220 V, y tiene entrada de carga solar universal para conectar paneles solares y recargarlo en sólo cuatro horas.

En ecoflow.com podemos encontrar una

gama completa de este tipo de generadores.

El modelo EcoFlow Delta Mini es su modelo más portable, con un peso de 10 Kg. Tiene una capacidad de 882 Wh y una salida de 1.400 W. Puede ser alimentado por placas solares de hasta 300 W.

El paquete de este generador con un panel solar de 110 W tiene un precio aproximado de 1.000 euros.

Es una muy buena alternativa para almacenar energía y no tener que castigar las baterías de servicio, o simplemente para quitarnos de un apuro.

» Los equipos autónomos alimentados por placas permiten mantener el estado de las baterías. «



Existen muchos modelos y gamas, la mayoría en venta en Amazon, con precios desde 10 a 150 euros, dependiendo de la capacidad de la batería y del panel solar que incorpore.

El cargador Anker PowerPort 21 W es muy ligero, tiene un peso de 355 gramos, y utiliza la tecnología PowerIQ, que es capaz de detectar la velocidad más rápida de carga que puede soportar el dispositivo

conectado. Cada uno de los puertos llega a una velocidad de 2,4 A y de 3 A cuando está en contacto directo con la luz solar. Su precio es de 59 euros en Amazon.

EQUIPO DE VIENTO INALÁMBRICO RAYMARINE

La firma Raymarine tiene una gama de instrumentos totalmente inalámbricos y con carga solar. Se trata de la gama Tacktick.

Esta gama sin cables, recibe la información de manera inalámbrica de todos los componentes. Tiene alimentación solar de hasta 300 horas de autonomía.

Se trata de un conjunto de instrumentos que incluye el sistema de viento, profundidad y corredera.

Incluye también una pantalla multifunción, transmisor sonda de casco, transductor de corredera y temperatura, transductor de profundidad y transductor de viento. Todo inalámbrico y sin necesidad de alimentación, y a nivel de datos es compatible con otros fabricantes, vía NMEA.

El precio de todo el pack de instrumentos es de 2.000 euros aproximadamente.



RELOJ GARMIN QUATIX 6X SOLAR

El reloj Quatix 6x es un reloj marino, resistente al agua hasta 100m de profundidad, y con un novedoso sistema de carga solar. El reloj cuenta con una pantalla de 1,4", con una tecnología patentada y desarrollada por el equipo de ingenieros de la compañía. Se trata de una capa semitransparente, prácticamente invisible, de células solares fotovoltaicas ubicadas en la lente del reloj que recogen la energía del sol a lo largo del día. El panel solar queda protegido por el cristal diseñado con un tratamiento DX resistente y a prueba de arañazos, antirreflejos y huellas dactilares.

Esta tecnología proporciona una

autonomía extra de batería. Con la función Power Manager se puede controlar y gestionar la vida de la batería, deshabilitando funciones para extender su duración según las necesidades. Garmin ha creado un widget medidor a través del cual los usuarios pueden verificar rápidamente el rendimiento y capacidad de captación solar de su reloj en tiempo real.

Estos son algunos de los gadgets que, a fecha de hoy, podemos tener a bordo sin castigar a las baterías de servicio. Es una tecnología que avanza a un ritmo muy alto. Seguramente en pocos años hablaremos de un rendimiento solar mucho más alto, y por tanto tendremos muchos más objetos solares inalámbricos.

www.informaticabordo.com

El autor es Capitán de Yate y licenciado en Informática, gerente de Deinfo Servicios informáticos.



LUZ LED MARINA ALIMENTADA POR ENERGÍA SOLAR

Existen muchas luces alimentadas por carga solar. La iluminación y señalización nocturna, tanto en navegación como en fondeo, suponen un buen consumo que nos irá reduciendo amperios de las baterías por la noche. Si hacemos que estas luces sean autónomas y cada una tenga su propia batería recargable mediante energía solar durante el día, conseguiremos optimizar todavía más el uso de los recursos energéticos.

Luces de posición, de palo para fondeo, señalización, navegación, iluminación de cubierta...

Tenemos luces económicas y de calidad de este tipo en Amazon y Aliexpress, y con precios a partir de 5 euros.



LIVE
The Dolce Vita



2022, la nueva ola de la náutica

» Carlos Sanlorenzo

Queridos lectores,

Recuerdo que en mi carta de bienvenida del pasado año comenzaba expresando el deseo compartido de recuperar la normalidad, tanto en nuestra vida social, como en el ritmo de nuestras empresas y negocios. La realidad es que, en el plano social, el año pasado ha sido el del reencuentro, el de volver a compartir de cerca nuestras experiencias durante el primer año de la pandemia y nuestras inquietudes para el año que acaba de comenzar.

En el ámbito empresarial, en 2021, la actividad de la náutica en el conjunto del turismo náutico, en España, gracias a la amplia tregua que nos ha dado el verano, se ha visto favorecida de nuevo la pasada temporada, con el crecimiento de una demanda nacional, que podemos contemplar ya como la nueva ola de la náutica. Un logro fruto del esfuerzo de todas las empresas y amantes de este sector y de la labor institucional constante que venimos realizando con la Secretaría de Estado de Turismo para la promoción del “turismo náutico marca España”.

En paralelo, en Europa, se reactivaron los salones náuticos de otoño, en los que hemos visto florecer un mercado en el que las marcas del sector, que han

trabajado intensamente durante los meses de confinamiento, desplegaron novedades, innovación y tendencias de futuro, muy esperadas y aplaudidas por los aficionados.

Pero no todo el camino ha sido llano, no podemos olvidar que determinados mercados se han visto más afectados que otros por la falta de suministros, por la crisis de la logística mundial, un problema que planea en el horizonte y al que debemos estar muy atentos para reaccionar y no dejar de ofrecer nuestra más amplia y cualitativa oferta de actividades y productos para disfrutar el turismo náutico.

Con este reto y con otros que no son nuevos pero que cada vez cobran más protagonismo en las estrategias para el desarrollo de la industria náutica —del mismo modo que ocurre en la industria de la automoción—, por citar uno de los sectores más afines, encaramos el 2022. Me refiero a la sostenibilidad y a la transición ecológica, materias sobre las que hemos venido debatiendo en diferentes foros y sobre las que estamos inmersos, trabajando con la Administración, de la mano de la DGMM, en el desarrollo de la futura legislación y en la adaptación de la fiscalidad que afecta a nuestro sector.

Estos serán, entre otros, los



Carlos Sanlorenzo.

temas que ocuparán buena parte de la agenda de nuestro Congreso Náutico que vuelve y ya está en marcha, en su IX edición; y en el que también llevaremos a debate el liderazgo de España en turismo náutico y el futuro de la náutica ligada a la evolución de los mercados, de la logística, de las tendencias de consumo y de las instalaciones náutico-deportivas. Y todo ello en un momento en el que el marco jurídico de la náutica también evoluciona y verá reforzada su identidad en la futura Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima.

Volveremos a Valencia, los días 24 y 25 de marzo, al Oceanogràfic, para celebrar nuestra cita de referencia por segundo año en la capital valenciana, como corresponde. En breve, haremos el lanzamiento oficial del Congreso y os iremos ampliando información sobre la agenda y ponentes.

2022 va a ser también el año en el que seguiremos impulsando la promoción del turismo náutico marca España en el exterior, con el apoyo de Turespaña y con el objetivo de recuperar al turista náutico internacional.

Aprovechemos esta etapa con viento a favor para seguir creciendo, innovando, apoyando a otros sectores económicos con nuestro impulso y haciendo disfrutar del mar a todas las personas que ya son parte de la familia la náutica y a aquellas que quieran iniciarse en cualquiera de las actividades que ofrece el sector náutico.

Gracias por vuestra dedicación y esfuerzo y por vuestra pasión por este sector.

¡Un fuerte abrazo!

El autor es abogado especializado en legislación y normativa náutica, y secretario general de ANEN (Asociación Nacional de Empresas Náuticas).



SISTEMAS ELÉCTRICOS

Creadores de sistemas para embarcaciones



Descubre nuestra completa línea de productos eléctricos

Desarrollamos productos fiables, fáciles de instalar y que requieren muy poco mantenimiento



WWW.VETUS.COM

PRUEBA MOTOR | Rodman 1290 Evolution Fly

Mejoras notables

Esta nueva 1290 Evolution es el perfeccionamiento de la célebre 1250 de Rodman, uno de los pesca-paseo de más éxito del mercado. Un gran crucero con amplios espacios fuera y dentro, y con una carena a toda prueba, fruto de una larga experiencia de esta marca en este tipo de modelos. Ahora, con los IPS la 1290 Evolution se muestra más ágil y manejable, rápida y alegre, lo que la convierte en crucero perfectamente adaptable al programa de pesca más exigente.

» L. B.

- » Velocidad máxima: 29 nudos a 3.300 rpm. » Velocidad de crucero: 22 nudos a 2.750 rpm, con dos Volvo Penta D6 IPS600 de 440 Hp. » Tiempo de planeo: 8 segundos. » Aceleración de 0 a 29 nudos: en 17 segundos. » Autonomía: en torno a las 257 millas a régimen máximo; y unas 275 millas a régimen de crucero.
- » Precio: 464.540 euros, con dos Volvo Penta D6-440 IPS600, y sin impuestos.





Vídeo Rodman 1290
Evolution
(Rodman Boats)



La Rodman 1290 Evolution representa la renovación total de uno de los barcos más emblemáticos del astillero gallego. Tras la presentación de la Rodman 1090 Evolution, que ha marcó el inicio de la renovación de la gama de pesca-paseo, ahora le ha tocado el turno a la 1290 Evolution, que ha sustituido a uno de los modelos más icónicos del astillero, la Rodman 1250. Siguiendo la línea de diseño de la nueva Rodman 1090 Evolution, pero manteniendo las prestaciones, robustez y carácter del casco de la Rodman 1250, la nueva 1290 Evolution viene a ser el punto de inflexión en el desarrollo de la nueva línea de esta firma gallega.

En el proyecto de este barco los equipos técnicos y de desarrollo del astillero han combinado a la perfección la experiencia y la calidad de construcción con los elementos de diseño y decoración más innovadores. El resultado es esta eslora que representa el equilibrio entre el pasado y el presente, a la vez que mantiene los atributos clave de la marca con los aspectos más actuales en cuestión de diseño y funcionalidad. Una embarcación versátil, dirigida a un amplio abanico de público, especializada en la práctica de la pesca deportiva, pero sin renunciar a las comodidades del crucero más exclusivo.

Este barco se ofrece en versiones Hard Top y Flybridge. A diferencia de la mayoría de astilleros en este tamaño de esloras, Rodman permite un alto grado de personalización, admitiendo ciertas modificaciones y un amplio abanico de motorizaciones (desde los Volvo Penta IPS d6 de 380 Ho hasta los Volvo Penta D6 de 440 Hp EVC o con IPS, los Volvo Penta D6 de 480 Hp o los Yanmar de 440 Hp) de modo que prácticamente no habrá dos 1290 Evolution iguales en el mercado.

Rodman ha logrado un “superbarco” en esta eslora de 13 metros, con modificaciones que mejoran tanto la ergonomía como la habitabilidad y la calidad general. Sin embargo, también es cierto que el astillero gallego aquí ha jugado con ventaja, ya que la dilatada experiencia en este tipo de esloras destinadas a

» Rodman 1290 Evolution Fly

El astillero gallego ha conseguido en esta 1290 Evolution un barco muy completo, notablemente mejorado y con unas prestaciones en el agua muy satisfactorias.



» 2



5 <<>> 6



>> 7

la pesca-cruceiro, le ha proporcionado un dominio en este segmento del que actualmente pocas marcas pueden presumir.

CUBIERTA Y BAÑERA

La panta de cubierta de la 1290 Evolution es la propia de una pesca-paseo muy proporcionada, donde la bañera tiene un protagonismo primordial ya que equipa buena parte de los elementos imprescindibles para la práctica de la pesca. Una gran plataforma de baño con acceso directo a la bañera, vivero, cofres para las capturas, agua a presión con toma marina y asientos laterales desplegables, completan buena parte del equipamiento de este barco. La regala, en teca, presenta portacañas y los pasos laterales tipo walkaround se refuerzan por pasamanos altos y un balcón abierto en la proa que permite facilitar la maniobra de fondeo. Sobre el techo de la cabina se han previsto cuatro colchonetas que forma el solárium. Los herrajes, tanto en popa como en popa (interiores

con gateras), están bien ubicados y dimensionados.

En el cuadrilátero de la bañera y bajo la escalera casi vertical que lleva al flybridge, encontramos un módulo de servicio para la pesca, con fregadero, vivero y dos cajones laterales.

A ello se suma el flybridge, que se puede proteger con un hard top, equipado con el segundo puesto de gobierno y un espacio que ocupa la parte delantera con un gran sofá en forma de U con una mesa donde se forma una dinete que permite acomodar hasta seis personas.

5, 6 y 7. La bañera es un espacio principal en este barco. Un área adaptable a las distintas disciplinas de pesca.

11. La parte delantera del flybridge queda ocupada por un gran sofá en U con mesa.

12. La cocina, junto a la entrada, lo tiene todo: vitrocerámica, microondas, fregadero de inox, y suficientes cajones y armarios.

Una cubierta muy bien concebida, clásica de un pesca-paseo con todas las características propias, que lo tiene todo, en especial para los aficionados a la pesca de altura, y adaptable a cualquier modalidad.

PUESTOS DE GOBIERNO

Arriba, la consola está retrasada, lo que permite controlar mejor la maniobra tanto durante la pesca en alta mar como en la maniobra en puerto, ya que ofrece una vista dominante hacia popa. La consola repite los indicadores del interior, si bien todo dependerá del equipamiento



11 <<



12 <<



2 y 3. La proa queda ocupada por un solárium sobre el techo de la cabina de proa. La maniobra de fondeo está perfectamente preparada y presenta un balcón abierto con un buen pozo de anclas.

4. La 1290 Evolution se adapta perfectamente al programa de pesca y de crucero familiar de compromiso.



opcional que el armador desee incorporar.

En el interior, el puesto de gobierno se ha situado a babor, con dos asientos monoplazas muy cómodos, ajustables, con reposabrazos y la base plegable, lo que permite navegar cómodamente de pie. No falta un reposapiés basado en una barra de inoxidable pero sí una guantera para objetos personales, por lo que se debe recurrir a los huecos de los portavasos. La consola es grande y admite dos pantallas multifunción. En la parte superior se ha colocado la relojería de los Volvo Penta, si bien una de las pantallas ofrece toda la información de los motores. Las palancas de aceleración electrónicas, el joystick, el cuadro de interruptores, el mando del piloto automático y la radio VHF se reparten ordenadamente en un conjunto que resalta la calidad de esta Rodman.

Un puesto de gobierno que disfruta de excelente visibilidad y de la ventilación y del acceso que le proporciona la puerta lateral.

»» Tanto la bañera como los interiores cuentan con lo exigible en una embarcación de pesca-paseo. ««

8, 9 y 10. El puesto de gobierno es otro logro en este barco, tanto por su ergonomía como por la acertada disposición de los distintos elementos.

INTERIORES

En los interiores la 1290 Evolution propone una distribución con salón frente a cocina en el espacio principal, además del puesto de gobierno a babor. Es un espacio ciertamente amplio, con mucha luz, que proporciona sensación de confort, pero dentro de un ambiente funcional,

sin lujos superfluos, sin estorbos, sin elementos inútiles. La mesa desplegable de dos alas para un sofá en U, largo, para cuatro o cinco personas, la gran cocina junto a la entrada, en la que no falta detalle, y un segundo sofá en el lado de estribor a la altura del puesto de gobierno, constituyen el mobiliario principal de esta zona.

13. La calidad de Rodman no solo se ha limitado a pequeñas cosas, sino que se evidencia en la decoración y la carpintería.





> 14

14. La cabina de proa ocupa todo el triángulo delantero y dispone de roperos y cofres de estiba. La ventilación y luz natural son una constante en todos los interiores de este barco.



> 15



> 16

»» La Rodman 1290 Evolution se basa en la probada y efectiva carena del anterior 1250.



Nos gustan los grandes ventanales con persianas translúcidas blancas, y los numerosos cofres, armarios y cajones repartidos por todo el barco, que cubren las exigencias de estiba de un crucero familiar.

La zona de noche se ha optimizado en cuanto a distribución, con dos cabinas dobles, espaciosas y con buena altura, luz y ventilación, y un aseo completo con ducha separada.

En los interiores se han aplicado nuevas ventanas en el casco con el fin de obtener mayor luminosidad, además de una mampara de tres láminas que incrementa también la luz natural en el interior mejorando la sensación de amplitud.

Interiores perfectos para un programa de crucero, con todas las comodidades, que puede personalizarse para que el armador modifique o equípe su barco según sus preferencias y programa de navegación.

NAVEGACIÓN Y CONCLUSIONES

La gran ventaja de este barco es que ya está archiprobadado, porque se basa

15. En la parte superior del mueble de la cocina se esconde una pantalla de televisión que emerge mediante un mecanismo eléctrico.

16. El aseo, con la ducha separada, cubre las necesidades de un crucero de altura.

en la carena del anterior 1250. Es una clásica, con una buena V en la proa que lo convierte en un barco seco, que afronta bien la ola, y con una salida de agua que le confiere buena estabilidad direccional. A estas características se añaden las del retoque de la obra viva para adaptarla a una motorización con los pods IPS de Volvo Penta, un tipo de transmisión que todavía mejora más su comportamiento, en especial en cuanto a la maniobrabilidad tanto en mar abierto como en espacios limitados. En efecto, con los dos Volvo Penta D6-440 IPS600 de 440 Hp,

la 1290 Evolution mantiene un régimen de crucero de unos 22 nudos con el máximo confort; y con el gas a fondo alcanza los 29 a 32 nudos dependiendo de las condiciones de mar y de carga. Un modelo que con IPS gana mucho carácter en la navegación, resulta más ágil, y se gobierna con suma facilidad, más en la maniobra con el joystick. La unidad que probamos en aguas del puerto de Barcelona, con su armador a bordo, que nos descubrió algunos secretos más sobre este barco —en este caso equipado con todo lo imaginable— bajo con unas condiciones de mar rizada y algo de fondo, con brisa, se comportó excelentemente a pesar de llevar una carga notable a bordo. La aceleración progresiva y suave, el bajo nivel acústico —sobresaliente para el aislamiento de la cámara de motores— y la suavidad y efectividad en la dirección transmitían las mejores sensaciones. Si bien no es un barco especialmente veloz —sale en planeo en 8 segundos, y en 11 más se pone a su velocidad límite—, sí proporciona una navegación muy cómoda y segura con esta motorización que es suficiente. Y es que, sin duda, la navegabilidad es uno de sus puntos fuertes.

Un barco bien evolucionado, con escasos “peros”, perfectamente adaptado al programa de pesca de altura y al crucero, y que con los IPS de Volvo Penta ve mejoradas sus prestaciones navegando y en rendimiento y consumo, en comparación con la antigua versión equipada con ejes.



> 17

17. La segunda cabina, a media eslora, ocupa toda la manga con dos camas dispuestas en L.



» 18

A destacar

- » Navegación muy confortable y muy buena maniobrabilidad.
- » Notables mejoras en la decoración y optimización de los interiores.
- » Muy bien adaptado tanto a la pesca como al crucero familiar.

A mejorar

- » Se puede añadir una guantera en el puesto de gobierno.
- » Se puede reforzar el sistema de cierre del barco.

18. Con los dos Volvo Penta IPS600 de 440 Hp esta 1290 Evolution obtiene la potencia necesaria para recorrer bastantes millas y mantener un régimen de crucero más que aceptable.



Características

- » Eslora total:12,90 m
- » Eslora de casco:11,90 m
- » Manga:4,38 m
- » Calado:1,06 m
- » Desplazamiento:10.800 kg
- » Gama de motorizaciones: Volvo Penta 2x380 Hp con ejes; o 2x440 con pods IPS600
- » Capacidad de combustible:1.400 l
- » Capacidad de agua:400 l
- » Plazas:12
- » Categoría de navegación: B

- » Constructor: Rodman, rodman.es
- » Precio: 464.540 euros, con dos Volvo Penta D6-440 IPS600, y sin impuestos.

Motores

- » Marca y modelo: Volvo Penta D6-440 IPS600
- » Potencia:440 Hp (324 kW)
- » Tipo: pods turbodiésel
- » Cilindros:6 en línea
- » Cubicaje:5.500 cc
- » Rpm máx.:3.600
- » Peso:755 kg

» Seguro METROmar-Fiatc Prima del seguro básico a terceros: 292,64 euros. Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.

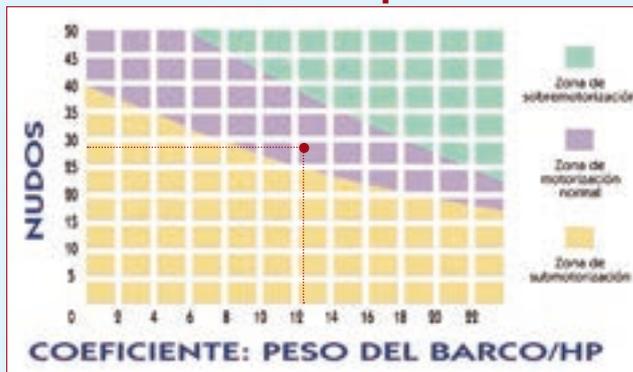
Rodman 1290 Evolution Fly 2x440 Hp Volvo Penta D6 IPS 600

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
600	4,1	3,1	0,76	1,32	1852
1.000	6,4	9,7	1,52	0,66	924
1.500	8,6	26	3,02	0,33	463
2.000	10,7	60	5,61	0,18	250
2.500	17,5	98	5,60	0,18	250
2.750	22	112	5,09	0,20	275
3.000	24,5	128	5,22	0,19	268
3.300	29	158	5,45	0,18	257

- » Tiempo de planeo: 8 segundos.
- » Aceleración de 0 a máxima: 17 segundos.
- » Autonomía: en torno a unas 257 millas a régimen máximo y unas 275 millas a régimen de crucero de 22 nudos.

Motorización en cascos de planeo

» Este gráfico nos permite apreciar si la potencia de los dos motores Volvo Penta D6 IPS 600 de 440 Hp de la Rodman 1290 Evolution es la adecuada o si, por el contrario, está por encima o por debajo de la considerada óptima en función del coeficiente peso/Hp y la velocidad máxima alcanzada.



CONDICIONES DE LA PRUEBA

Pers. a bordo	Combustible	Agua	Estado de la mar
5	90%	50%	Mar rizada y algo de fondo, con brisa.

PRUEBA MOTOR | Bénéteau GT 36 OB

Versión con fuerabordas

> L. B.



Bénéteau hace tiempo que apuesta por las motorizaciones fueraborda y en la 36 GT, la menor de la gama Gran Turismo, ha adoptado dos soberbios Suzuki de 350 Hp, motores que le confieren unas excelentes prestaciones a cualquier régimen. Una deportiva cabinada muy completa con la garantía de una primera marca como es Bénéteau.

» Velocidad máxima: 35,9 nudos a 5.500 rpm. » Velocidad de crucero: 21,5 nudos a 4.250 rpm, con dos Suzuki DF350A de 350 Hp. Tiempo de planeo: 7 segundos. » Aceleración de 0 a 35,9 nudos: en 22 segundos. » Autonomía: en torno a las 140 millas a régimen máximo y unas 175 millas a régimen de crucero. » Precio: 383.163 euros, muy equipado y con dos Suzuki DF350A de 350 Hp, y sin impuestos.

Bénéteau en los últimos tiempos ha completado con acierto su gama GT (Gran Turismo). La GT 36 que en un principio se lanzó con motores dentrofueraaborda, ahora se ofrece con dos fueraaborda de hasta 350 Hp. En la unidad que navegamos, los dos Suzuki FB350A de 350 Hp con hélices contrarrotatorias aportan un carácter deportivo y vivacidad en la conducción que convierten a esta eslora de más de once metros en una gran lancha deportiva, muy manejable, ágil y divertida.

Esta Gran Turismo 36 no tiene nada que ver con su predecesora, la GT 32. Es un barco que marca una nueva pauta dentro de la gama, tanto por la obtención de volúmenes, como por los detalles que incorpora, demostrando que Bénéteau con este modelo sube un escalón en la calidad, la elegancia y el nivel de acabados en general. Por otra parte, en esta GT 36 el gabinete de diseño de Bénéteau en colaboración con las firmas de Style & Design y Andreani Design para el interiorismo, ha demostrado que en una eslora como ésta se puede redefinir el concepto básico de esta categoría de embarcaciones, potenciando e integrando los aspectos deportivos, de habitabilidad, elegancia y funcionalidad.

CUBIERTA Y BAÑERA

A primera vista la Gran Turismo 36 llama la atención por la personalidad de sus líneas. Es una embarcación de formas equilibradas, sin la menor exageración en sus formas y muy proporcionada, a pesar de los grandes volúmenes que esconde en su eslora de doce metros y medio con plataforma.

Entre los detalles a considerar de este crucero deportivo está el techo rígido deslizante que al abrirse deja buena parte de la zona de la bañera al descubierto. A la estilizada línea del parabrisas, acusadamente aerodinámi-

» Bénéteau GT 36 OB



Elegante, bonita y deportiva, la GT 36 implanta un estilo renovado en esta gama de Bénéteau, ahora con fuerabordas.



co por su inclinación, se añaden los ventanales laterales que refuerzan el elegante perfil del barco.

En esta versión OB la plataforma de baño queda partida en dos partes, aunque por la parte delantera de los motores se puede pasar de un lado a otro sin problemas. No falta la escala de baño ni la ducha, además de contar con un cofre para amarras. Desde la popa se puede acceder a la bañera por estribor, entre el mueble de servicio y el solárium de dos plazas, cuya colchoneta forma parte, mediante un respaldo basculante, del asiento de la dinete. Levantando todo el módulo del solárium se accede a un gran cofre de estiba que, además en esta versión con fuerabordas, permite ganar un volumen adicional importante.

El espacio de la dinete en forma de U queda a babor, formado por una gran mesa de teca de ala desplegable, con portavasos, que puede acomodar sin estrecheces hasta siete personas. Es éste un espacio de convivencia bastante amplio, complementado por el módulo de servicio

equipado con nevera, parrilla y frezadero, lo que representa una cocina suplementaria para los días de verano. Además, en la banda opuesta, a estribor, un sofá alargado completa las plazas en torno a la mesa. Si hace mal tiempo, el astillero ha previsto las lonas pertinentes para cerrar todo el espacio de la bañera, quedando una cabina que amplía los espacios interiores.

Entre las buenas ideas aplicadas hay un detalle que nos gusta especialmente: los escalones en la bañera a ambos lados para llegar a los pasos laterales. Por lo general, en los barcos deportivos de este tipo el paso a proa no resulta excesivamente fácil. Aquí Bénéteau ha previsto esta solución fácil y que se agradece, que resulta cómoda y que cuenta con asideros en la parte posterior del hard top para ayudarse, además de altos pasamanos en los costados. Sin embargo, estos laterales de la cubierta

2. Las ventanas laterales contribuyen a la aireación de la bañera. El banco de los acompañantes dispone de reposapiés y asideros delante.

3. La distribución de la bañera se ha optimizado para aprovechar el espacio de la mejor manera, incorporando todos los elementos necesarios.

5. Una pieza clave es el techo corredizo del hard top, que descubre buena parte de la bañera de la GT 36.

6. La mesa de teca, maciza y robusta, dispone de portavasos y es desplegable.

de paso a la proa no son todo lo anchos que nos gustaría.

La proa se ha aprovechado bien. Un solárium integrado en el molde de la cubierta dispone dos colchonetas con un cojín en el centro que, además de servir de mesita, esconde un cofre en la parte inferior. Aquí se aprecia la calidad de las tapicerías y el nivel de acabados en los detalles, como los reposacabezas ajustables. El pozo de anclas presenta buenas dimensiones y va equipado con el molinete eléctrico correspondiente, cuyo mando a distancia se guarda en el interior, aunque no estaría de más contar con un segundo mando en el puesto de gobierno.

El balcón de proa semiabierto facilitará el fondeo y el paso al pantalán en el caso de que sea necesario.

Una zona de cubierta y bañera bien diseñadas, con proporciones equilibradas y una distribución inteligente, que permite aprovechar al

» La versión con dos fueraborda aporta un marcado carácter deportivo a esta Gran Turismo. «



3 <<



4 <<



>> 8



>> 7



9 <<



>> 10

máximo las dimensiones que ofrece esta eslora.

PUESTO DE GOBIERNO

Situado a estribor, este puesto con un asiento para dos personas se beneficia del techo descapotable y de la ventilación de la ventana lateral, por lo que en los días de verano recibirá todo el aire necesario. La consola es bonita, en tono azul metálico, bastante llamativa, aunque a nuestro juicio concede un toque de elegancia al barco. Presenta un panel inclinado que —gracias al Pack Electronique que ofrece el astillero— integra dos pantallas Garmin (en opción de 12 o 16 pulgadas) donde el patrón dispone de toda la información de los dos Suzuki de 350 Hp.

Un puesto cómodo, bien protegido, con excelente visibilidad y que, si se equipa con las propuestas del astillero, no tiene réplica.

INTERIORES

Bénéteau saca buen provecho de los volúmenes, y en esta GT 36 OB

>> La GT 36 OB ofrece unos interiores agradables, amplios y funcionales, idóneos para el crucero. <<

4. El respaldo basculante da amplitud al solárium o apoyo al sofá de la dinete.

7. En torno a la dinete de la bañera se pueden acomodar hasta siete personas.

8. La popa queda ocupada por el solárium, que esconde un gran cofre de estiba.

9 y 10. El puesto de gobierno, además de llamar la atención por su tono azul metalizado, es ergonómico y ofrece una visibilidad excelente.

ha conseguido ofrecer, a la vez que confort, unos interiores agradables, amplios y funcionales, idóneos para responder al programa de crucero del barco. Ante todo, la cabina llama la atención por su altura. El espacio principal queda ocupado por una dinete en forma de L que puede acomodar hasta seis personas. En el lado opuesto la cocina principal del barco, con fregadero y dos fogones a gas (opcionalmente vitrocerámica) además de armarios en la parte baja y en lo alto, donde se puede colocar una nevera, microondas, etc. Y junto a la entrada un mueble de servicio que hace las veces de armario, da espacio para colgar la televisión, o alberga los controles de música, aire acondicionado, etc. El salón es muy luminoso gracias a las escotillas cenitales, que además garantizan una buena ventilación de todo el interior.

El baño, junto a la cocina ocupa un buen espacio, ya que incluye una

ducha separada, el lavabo de diseño realizado en Corian e inodoro. No le faltan armarios ni buena ventilación.

El camarote destinado a invitados está situado a media eslora ocupando toda la manga. Es un gran espacio en el que se ha cuidado el menor detalle, con taquillas, armario ropero, luces de lectura, portillos a ambos lados y cofres de estiba. La cama de matrimonio, de 2,00 x 1,40 m, se puede separar en dos literas individuales que cuentan con grandes cofres de estiba debajo. Una cabina propia de un barco mayor.

Y delante, la clásica cabina de proa, ocupando el triángulo disponible que se ha aprovechado con dos armarios roperos y una gran cama con estupenda estiba debajo. La escotilla cenital garantiza luz y aireación a este espacio con buena altura bajo baos.

Si hay que destacar algo de estos



» 11

11. Un mueble complementario junto a la entrada alberga le soporte para la televisión, el equipo de música, etc.

12. El salón interior presenta un sofá en L junto al espacio de la cocina.



» 12



13 <<

13. La cocina, ubicada a babor, dispone de los exigible en un crucero de compromiso.

14, 15 y 16. La cabina de proa ofrece una gran cama doble y mucha estiba.

interiores es la funcionalidad combinada con una decoración agradable y nada recargada. Además, el nivel acústico que se percibe navegando en el interior es bastante bajo, en especial en la cabina adyacente a la cámara de motores, lo que evidencia el buen aislamiento aplicado.

Interiores conseguidos, decorados

con buen gusto y concebidos para una navegación de varios días, ya que la capacidad de estiba y el equipamiento en general lo permiten.

NAVEGACIÓN Y CONCLUSIONES

Si bien este barco se ofrece también con motores dentrofuera, por

su eslora puede adoptar perfectamente dos Suzuki de 350 Hp que le permiten alcanzar casi los 36 nudos de punta, una marca propia de una deportiva.

Para mantener un régimen de crucero económico bastan los 21 o 22 nudos, o si se prefiere los 26 nudos, con un consumo de litros por milla prácticamente igual.

Con la larguísima experiencia que Bénéteau tiene en este tipo de construcciones es imposible que un barco como éste tenga la mínima carencia en navegación.

A nuestro juicio, dos son los puntos destacables en la navegación de este barco con los Suzuki de 350 Hp: la suavidad de la carena y de la dirección; y la agilidad en su comportamiento, si bien el nivel acústico, dependiendo del régimen de los motores, puede resultar algo excesivo.

Un barco manejable, bien equipado y que, a nuestro parecer, es una de las esloras Gran Turismo de Bénéteau más atractivas, tanto por su manejabilidad como por sus prestaciones en habitabilidad tanto fuera como en la cabina.

Y no queremos olvidar un detalle. En esta versión OB con fuera-bordas el precio es algo inferior a la motorización con colas, y consigue unos costes de mantenimiento



» 14



» 15



» 16

inferiores, además de que permite ganar espacio en el interior, aunque sacrificando en parte la plataforma de popa.

En definitiva, estamos ante un buen barco, versátil, capaz de satisfacer en alto grado las prestaciones de crucero familiar y las de una carena deportiva, muy manejable, confortable, espacioso, y con elementos de calidad.

Pero como es habitual hoy día en la mayoría de las marcas, el largo

17. Con dos Suzuki de 350 Hp la GT 36 OB roza los 39 nudos de punta y puede mantener un régimen de crucero en torno a los 22 nudos.



» 17

elenco de opcionales y packs son un añadido extra inevitable para dejar el barco completo, lo que supone por lo general un desembolso adicional que puede estar en torno

al 20 o al 30 por ciento del precio base. En todo caso, la GT 36 es un buen barco que da mucho por su precio y posee el aval de una gran marca como es Bénéteau.

Características

- » Esloa total:11,56 m
- » Esloa total con plataforma:12,42 m
- » Esloa de casco:11,28 m
- » Manga:3,51 m
- » Calado:1,02 m
- » Desplazamiento:7.276 kg
- » Gama de motorizaciones: dos fuerabordas de hasta 350 Hp
- » Capacidad de combustible:2x408 l
- » Capacidad de agua:150 l
- » Plazas:8/10
- » Categoría de navegación: B/C
- » Arquitectura: Bénéteau Powerboats
- » Diseño: Style & Design
- » Interiorismo: Style & Design y Andrea ni Design
- » Constructor: Bénéteau, beneteau.com
- » Importador: red Bénéteau, beneteau.es
- » Precio: 383.163 euros, muy equipado y con dos Suzuki DF350A de 350 Hp, y sin impuestos.

Motores

- » Marca y modelo: Suzuki DF350A
- » Potencia: 350Hp (257,4 kW)
- » Tipo: fueraborda 4 tiempos inyección directa
- » Cilindros: 6 en V
- » Cubicaje: 4.390 cc
- » Rpm máx.: 5.700 – 6.300
- » Peso: 339 kg

A destacar

- » El planteamiento de distribución en la cabina.
- » Buenos acabados en general con detalles de calidad, como tapicerías, herrajes, tiradores, etc.
- » Amplitud en la bañera y las ventajas del techo solar.

A mejorar

- » Opciones como el autotrim, o la hélice de proa.
- » Pasos laterales algo justos.
- » Resulta bastante ruidoso a determinados regímenes de motor.



CONDICIONES DE LA PRUEBA

Tripulantes **Combustible** **Agua**

4 60% 90%

Estado de la mar

Llana y algo de fondo, con viento en calma.

» Seguro METROmar-Fiatc

Prima del seguro básico a terceros: 257,60 euros. Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.

Bénéteau GT 36 OB 2x350 Hp Suzuki 350

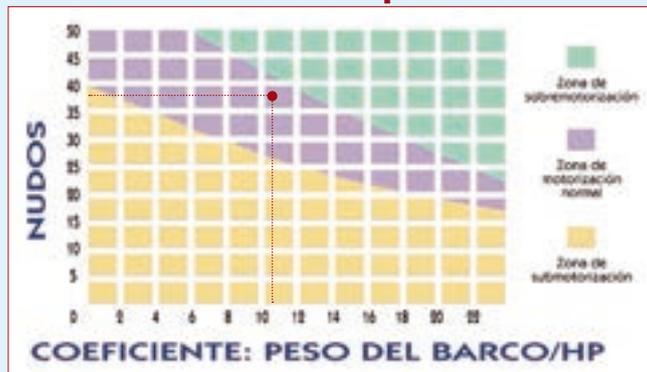
Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
600	2,7	4	1,48	0,68	551
1.000	4,4	7,6	1,73	0,58	472
1.500	6,3	14,4	2,29	0,44	357
2.000	8,1	21	2,59	0,39	315
2.500	9,3	36,9	3,97	0,25	206
3.000	10,8	51	4,72	0,21	173
3.500	14	79	5,64	0,18	145
3.650	15,5	81	5,23	0,19	156
4.000	18,3	99	5,00	0,18	151
4.250	21,5	100	5,89	0,22	175
4.500	26	130	5,89	0,20	163
5.000	31	154	4,97	0,20	164
5.500	35,9	209	5,82	0,17	140

» **Tiempo de planeo:** 7 segundos. » **Aceleración de 0 a máxima:** 22 segundos.

» **Autonomía:** en torno a unas 140 millas a régimen máximo y unas 175 millas a régimen de crucero de 21,5 nudos.

Motorización en cascos de planeo

» Este gráfico nos permite apreciar si la potencia del motor o de los dos motores Suzuki DF350A de 350 Hp de la Bénéteau GT 36 OB es la adecuada o si, por el contrario, está por encima o por debajo de la considerada óptima en función del coeficiente peso/Hp y la velocidad máxima alcanzada.



La gran bowrider

PRUEBA MOTOR | Sea Ray SDX 250 OB

Es la menor de las esloras de la serie SDX que se ofrece con fueraborda o dentrofueraborda. Un modelo de proa abierta que provecha la práctica totalidad de su cubierta combinando numerosos elementos que además potencian la versatilidad de uso a bordo.

» L. B.

Seguramente la firma Sea Ray sea la más célebre de las marcas americanas tanto en EE.UU. como en Europa. De la gama SDX, cuya mayor eslora alcanza hasta los 9 metros, la 250 es la más pequeña con su eslora de casco de 6,67 metros, y total de 8,38 metros, por lo que en el mercado español está exenta del 12% de matriculación.



Video Sea Ray SDX 250 (Sea Ray Europe)

Esta Sea Ray SDX 250 —que se fabrica en Polonia para el mercado europeo, como el resto de las esloras pequeñas de esta marca—, dentro de su configuración bowrider, es decir, con bañera en la proa, está disponible con motorización dentrofueraborda, o con fueraborda, como el resto de los modelos SDX. En este caso navegamos con un Mercury Verado de 250 Hp, aunque la

potencia máxima homologada para este modelo es de hasta 300 Hp; y con dentrofueraborda, puede instalarse un Mercruiser 6.2 300 ECT de 300 Hp (gasolina).

Esto representa una interesante propuesta para el armador, que tiene la posibilidad de elegir entre los dos tipos de motorización en función de sus preferencias. En este caso la variación de la planta del



1. Equipada con un fueraborda Mercury Verado la plataforma de popa prácticamente no pierde superficie.



» 1



» 2



» 3

» **Velocidad máxima:** 39 nudos a 5.700 rpm. » **Velocidad de crucero:** 25,5 nudos a 4.500 rpm, con un Mercury Verado 250 de 250 Hp. » **Tiempo de planeo:** 6 segundos. » **Aceleración de 0 a 39 nudos:** en 18 segundos. » **Autonomía:** en torno a las 106 millas a régimen máximo y unas 122 millas a régimen de crucero. » **Precio:** a partir de 89.000 euros, con un Mercury Verado 250 de 250 Hp, y sin impuestos.

barco es pequeña, ya que solamente se ven las diferencias en la popa, con la cámara de motor oculta en la transmisión Z-drive. O con el fueraborda partiendo, no del todo, la plataforma de baño. No obstante, la habilidad de Sea Ray para sacar provecho de la versión OB (fueraborda) consiste en instalar un asiento tipo banco en popa corredero que se desplaza hacia proa para aprovechar

2 y 3. La bañera de proa admite una mesa para formar una dinete.

mejor este espacio y permitir la elevación del motor para sacar la hélice del agua en el amarre. Este asiento de popa, con el respaldo basculante hacia proa permite también que el pasaje vaya sentado mirando hacia atrás y en contacto directo con la plataforma de baño, o formar una superficie de solárium combinándolo con el banco lateral.

La planta de esta lancha abierta es

un ejemplo de cómo se puede sacar el mejor provecho de una superficie limitada. En la zona de popa dos sofás encarados rodean la mesa central formando la dinete. Sin embargo, el de estribor se amplía cuando el respaldo del asiento del piloto bascula hacia proa para ganar más espacio; y el de estribor también con el del asiento del acompañante. Tenemos, pues, que tanto el respaldo del ban-

» 4



» 5

» 6



» El diseño de cubierta de esta bowrider permite sacar un gran provecho al espacio disponible tanto en proa como en popa. «

co de popa, como el del piloto y el del acompañante pueden moverse hacia detrás o hacia delante para transformar el espacio dedicado a la dinete de la bañera.

En la proa, donde también puede colocarse una mesa, dos bancos encarados resuelven este espacio, en lugar de presentar los asientos a lo largo de las amuras. Y es que en esta Sea Ray el paso lateral hacia proa por babor permite disponer delante del puesto de gobierno de una pequeña cabina con un inodoro químico. Es una cabina muy pequeña, más útil como espacio para estiba que para estar.

El puesto de gobierno es cómodo, dispone de una completa consola de instrumentación y cuenta con

un volante deportivo, ajustable. El asiento es fijo, pero su base puede montarse con el fin de disponer de mayor altura, algo que nos llamó la atención y que no es muy habitual.

Soporte roll bar para sostener el toldo, pasamanos bien repartidos por toda la bañera, portavasos, herrajes de calidad y sistemas de montaje de mesas con pie lateral, son algunos de los detalles que muestra esta lancha bien hecha y elegante.

NAVEGACIÓN Y CONCLUSIONES

Navegamos en aguas francesas de la bahía de Cannes, en el puerto de La Napoule, con unas condiciones de mar y viento notables para poner a prueba esta lancha de Sea Ray.

4. La SDX 250 OB es una lancha que admite motorización fueraborda o con Z drive, con espacio amplio en la cubierta y muy versátil.

7, 8 y 9. La bañera principal admite diversas transformaciones basculando los respaldos. La mesa cuenta con un soporte lateral.

Ante todo, debemos considerar las opciones de esta lancha. Por una parte, tenemos la transmisión Z drive con un Mercruiser de 300 Hp, un motor de 6,2 litros V8 con catalizador, y con una cola Bravo III de doble hélice. Y por otra parte el fueraborda Mercury Verado también un V8, con un cubicaje de 4,6 litros y con 50 Hp menos. Como todos sabemos las colas Z drive reducen un poco la potencia del motor si se compara con el caballaje anunciado, ya que este se refiere al obtenido en el cigüeñal. Y en el caso del Verado, la potencia viene dada en la hélice. Por eso no debe sorprendernos si los rendimientos de esta Sea Ray con cada una de estas motorizaciones sea muy similar. Una velocidad



7 «



8 «



9 «



5. La maniobra de fondeo queda protegida por una tapa que facilita el acceso a bordo por proa.



6. La cabina es algo justa, pero dispone de un inodoro.

7. El arco sustenta el toldo bimini y los soportes de las tablas de wakeboard.



7 <<

máxima de 39 nudos a 5.700 rpm, y un crucero de unos 25,5 nudos a 4.500 rpm con el Verado; y con el Mercruiser, un límite de 38 nudos a 5.200 rpm, y un régimen e crucero de unos 23 nudos a 3.500 rpm.

Tenemos en primer lugar que el Mercruiser pesa unos 200 kilos más que el Verado, y además cuenta con un sistema de dirección más rápido en respuesta, lo que convierte a esta lancha en una embarcación sumamente ágil. En cuanto al Verado, éste dispone de una dirección muy precisa y flexible, algo más lenta (casi inapreciable) pero con sobradas prestaciones de maniobrabilidad, tanto en mar abierto como en puerto. Debemos confesar, no obstante, que si nos pusieran al volante de cada una de las versiones de esta lancha sería difícil distinguir cuál equipa fueraborda y cuál Z drive. Una pista sería el ruido, pero poco más, ya que el Verado es más silencioso. Y en cuanto al comportamiento en navegación, es muy similar. La carena es la misma, con una mínima diferencia, y es que en la versión fueraborda el casco se ha alargado unos centímetros para dar mejor apoyo al bracket del motor, pero el ángulo de casco es el mismo de 21 grados. A una formidable

navegación con el Mercury Verado, se añade un bajo nivel acústico, una casi total ausencia de vibraciones, una gran respuesta al volante y una gran capacidad de planeo, ya que el barco sale en solo 6 segundos y en 12 más se pone a casi 40 nudos. Y si queremos afinar en las comparaciones, en lo que se refiere a respetar el medioambiente, el Mercruiser cuenta con 4 estrellas según los criterios de la Agencia Estadouniden-

se de Protección Ambiental (EPA) contra las 3 estrellas del Verado.

En definitiva, una gran lancha, con muy buena navegación, muy divertida y rápida, que nos parece ideal con el Verado de 250 Hp, y que dispone de unos espacios formidables capaces de transformarse para adaptarse a la vida a bordo en el fondeo o navegando. Una lancha de día realmente muy competitiva.

8, 9 y 10. El puesto de gobierno dispone de todo lo necesario, con un asiento que permite elevar la base.



>> 8



>> 9



>> 10

11. Con 250 Hp la Sea Ray SDX 250 OB roza los 40 nudos de velocidad punta, y puede mantener un crucero muy cómodo a unos 26 nudos.

Características

- » Eslora total: 8,38 m
- » Eslora de casco: 7,67 m
- » Manga: 2,59 m
- » Calado: 0,91 m
- » Desplazamiento: 2.520 kg
- » Gama de motorizaciones: un fueraborda de 200 Hp hasta 300 Hp
- » Capacidad de combustible: 238 l
- » Capacidad de agua: 38 l
- » Plazas: 10
- » Categoría de navegación: C
- » Constructor: Sea Ray Boats, searay.com
- » Importador: Marina Marbella, marinamarbella.net
- » Precio: a partir de 89.000 euros, con un Mercury Verado 250 de 250 Hp, y sin impuestos.

Motor

- » Marca y modelo: Mercury Verado 250
- » Potencia: 250 Hp (186 kW)
- » Tipo: fueraborda 4 tiempos inyección
- » Cilindros: 8 en V
- » Cubicaje: 4.600 cc
- » Rpm máx.: 5.200 - 6.000
- » Peso: 272 kg

» Seguro METROmar-Fiatc

Prima del seguro básico a terceros: 168,86 euros.
Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.

» 11



12. El fueraborda Mercury Verado es una gran opción para esta lancha, tanto por sus prestaciones como por sus condiciones de mantenimiento.



A destacar

- » Comportamiento con el Mercury de 250 Hp.
- » Asiento de popa desplazable.
- » Sistema de la plataforma de baño en popa.

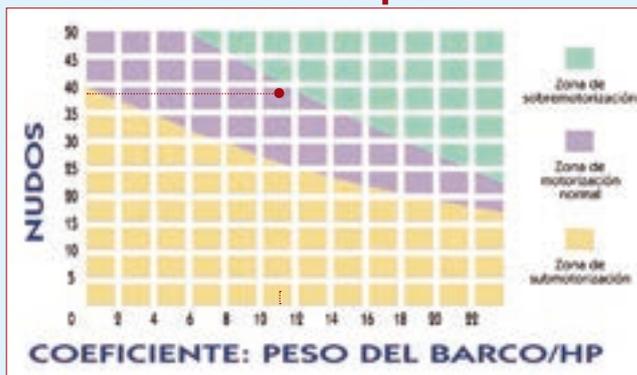
A mejorar

- » Dimensiones de la cabina bastante exiguas.
- » Las cornamusas de popa quedan bastante bajas y oblicuas.



Motorización en cascos de planeo

» Este gráfico nos permite apreciar si la potencia del motor Mercury Verado 250 de 250 Hp de la Sea Ray SDX 250 OB es la adecuada o si, por el contrario, está por encima o por debajo de la considerada óptima en función del coeficiente peso/HP y la velocidad máxima alcanzada.



Sea Ray SDX 250 OB 250 Hp Mercury Verado 250

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
600	3,1	2,7	0,87	1,15	273
1.000	4,4	4,6	1,05	0,96	228
1.500	6,2	7,7	1,24	0,81	192
2.000	7,7	12,1	1,57	0,64	151
2.500	8,4	19,6	2,33	0,43	102
3.000	10,5	27,7	2,64	0,38	90
3.500	13,8	37	2,68	0,37	89
4.000	19,5	42,2	2,16	0,46	110
4.500	25,5	49,8	1,95	0,51	122
5.000	30,1	68,2	2,27	0,44	105
5.500	35	81	2,31	0,43	103
5.700	39	84,4	2,16	0,46	106

- » Tiempo de planeo: 6 segundos.
- » Aceleración de 0 a máxima: 18 segundos.
- » Autonomía: en torno a unas 106 millas a régimen máximo y unas 122 millas a régimen de crucero de 25,5 nudos.

CONDICIONES DE LA PRUEBA

Pers. a bordo	Combustible	Agua	Estado de la mar
3	50%	5%	Marejadilla y viento fuerza 4



XIX REGATA OPHIVSA

SITGES > FORMENTERA
SA RÀPITA > FORMENTERA

14, 15, 16 abril 2022

Información e inscripciones:
www.regataophivsa.com



marina de formentera



Consell Insular de Formentera
Àrea de Turisme

NUEVA
FORMENTERA
MARINA



Ports de Balears
Autoritat Portuària de Balears



PORT DE SITGES
Agència

DIARIO de IBIZA

[N&Y]

segurosparabarcos.com
Sergio Ponce
+34 678 822 887



MAREA
WATCHES



Mejor con el Helm

La Pacific Craft 750 Open es una clásica del astillero francés. Un modelo que ahora se equipa con el nuevo motor F250NSB de Yamaha equipando además el nuevo Helm Master EX, un sistema que integra, entre otras funciones, la maniobrabilidad con joystick y diversas posibilidades complementarias.

El astillero francés Pacific Craft contempla en su gama todo tipo de embarcaciones. Sea cual sea el programa de navegación, este astillero ofrece cuatro gamas, open, timonel, day-cruiser y walk-around. Entre las Open se halla esta 750. Una embarcación distribuida en el mercado nacional por la red de Pacific Craft (cuyos puntos de venta son a su vez distribuidores de Yamaha) y motorizada exclusivamente con fuerabordas Yamaha.

Tras el lanzamiento de la 815 Sun Cruiser y de la 650 WA, la marca llenó el hueco con esta eslora de 7,50 metros. Este modelo Open responde a una configuración clásica de barco con consola central y una sencilla cabina que cubre las necesidades para estiba y para instalar unas colchonetas y un

inodoro químico. La consola, con el puesto de gobierno a estribor, deja el otro lado para la puerta corredera de acceso a la cabina. La cubierta en proa queda ocupada por una V que forma el banco convertible en solárium, con dos cofres en los laterales. Este espacio admite el montaje de una mesa para formar una dinete que se complementa con el asiento delantero de la consola. Delante, un



1. La Pacific Craft 750 Open ofrece numerosas posibilidades por su amplia bañera, tanto a proa como a popa.



2. Con el nuevo Yamaha F250NSN y el Helm Master EX, un joystick para monomotor, este conjunto se convierte en una interesante propuesta de recreo.

Master EX

» Velocidad máxima: 41,5 nudos a 5.250 rpm. » Velocidad de crucero: 27,5 nudos a 3.500 rpm, con un Yamaha F250NSB de 250 Hp. » Tiempo de planeo: 5 segundos. » Aceleración de 0 a 41,5 nudos: en 15 segundos. » Autonomía: en torno a las 109 millas a régimen máximo y unas 196 millas a régimen de crucero. » Precio: 48.960 euros, con un Yamaha F250NSB de 250 Hp, y sin impuestos.

balcón abierto da paso sobre el gran cofre de anclas con la roldana exterior (que debe mejorar el cierre de su tapa). Nos gusta la disposición de los herrajes de amarre, tanto en proa como en popa, dispuestos horizontalmente.

La zona de popa, que disfruta de buena manga interior, puede componer una segunda dinete desplegando los asientos laterales combinados con el banco de popa y la mesa respectiva. A pesar de la sobriedad general de los detalles,

en esta Pacific Craft se ha previsto todo lo esencial, como la estiba de las mesas en los costados de la embarcación, un paso directo a la plataforma de popa por babor, y otros detalles como el toldo bimini, o los cofres de estiba estratégicamente repartidos por todo el barco, lo que refuerza el espíritu funcional de este modelo.

La consola nos gusta especialmen-

» Con una bañera amplia y una cabina básica, esta 750 Open es ideal para salidas diurnas.



te por sus sencillez y ergonomía. Dos asientos individuales frente al panel y la puerta de entrada a la cabina configuran un puesto cómodo y bien protegido. El parabrisas es alto, contorneado por un pasamanos de inoxidable, muy útil para agarrarse. El panel, ordenado, con la pantalla de Yamaha en la parte superior, deja espacio para el joystick del Helm Master EX, los interruptores y la palanca electrónica del Yamaha F250NSB. En la parte inferior no falta una guantera ni un reposapiés. Los dos portavasos sir-

» La cubierta permite formar en popa una dinete con mesa y en proa una zona de toma de sol. «

ven para depositar pequeños objetos, como en tantos otros barcos.

Una cubierta sencilla, espaciosa, con los espacios muy bien repartidos y que permite un tránsito fácil de proa a popa, con numerosas posibilidades de barco familiar, capaz de adoptar un gran solárium delante o dos dinetes. Más no se puede pedir en esta eslora.

NAVEGACIÓN Y CONCLUSIONES

El bonito perfil de este barco se ve acentuado por la elevación del francobordo en la zona de proa, concluyendo en una acentuada V atulipada que resalta el aspecto marinero de la embarcación. Esto permite obtener una carena que aparta el agua fácilmente por la proa y que

El nuevo Helm Master EX

Lo último en joystick

El sistema de control de embarcaciones Helm Master EX de Yamaha convierte la maniobra de la embarcación en una tarea sumamente fácil y agradable, además de contar con una gran variedad de sofisticadas características. Está diseñado para configuraciones de motores fueraborda simples y múltiples. En este caso de la Pacific Craft 750 Open el Helm Master EX de Yamaha funcionaba con un solo motor, aunque anteriormente solamente estaba disponible para montajes de dos o más fuerabordas Yamaha DEC.

Se trata de un sistema totalmente nuevo con un estilo moderno y un tacto y ergonomía superiores, que incorpora un joystick completamente con software de última generación. Este joystick ofrece cambios más suaves y dispone de botones de una sola función para facilitar su manejo en maniobras en áreas estrechas como las de un puerto deportivo. En montajes con dos o más motores, permite desplazar la embarcación lateralmente y girar sobre su eje con mucha más precisión, mientras que con un solo motor facilita el desplazamiento del barco a velocidades lentas y posibilita giros más inmediatos y suaves que las numerosas vueltas que exige el volante. El Helm Master EX también permite optimizar el piloto automático y los ajustes de posicionamiento en la función SetPoint.

Puede incorporar el nuevo piloto automático, un accesorio imprescindible

del sistema Helm Master EX que incorpora una pantalla, un sensor de trayectoria debajo de la consola, una antena GPS y una unidad de control. Dispone de muchas prácticas funciones, como el mantenimiento del rumbo, que incluye una serie de ajustes precisos para no salirse de su rumbo, y la función de piloto automático completa.

El Helm Master EX con un solo motor facilita el desplazamiento del barco a velocidades lentas y posibilita giros más inmediatos y suaves que las numerosas vueltas que exige el volante.



resulta seca en la bañera. Por otra parte, esta carena ofrece un excelente agarre en virajes cerrado, evitando los derrapes, especialmente en la parte posterior del barco.

En cuanto a la navegación, su capacidad de planeo es excelente, ya que en solamente 5 segundos el barco se sustenta sobre el agua equipado con el nuevo Yamaha F250NSB. Y en cuanto a aceleración, alcanza su velocidad máxima superior a los 41 nudos en tan solo 15 segundos. Para mantener un régimen de crucero cómodo y con un consumo más

que aceptable bastan los 27,5 nudos a 3.500 rpm. El día de la prueba, en aguas de Barcelona, las condiciones

con mar rizada y algo de fondo, nos permitieron apreciar las cualidades de esta carena que, dentro de su



3 y 4. La proa se puede transformar en dinete o en un solárium añadiendo las piezas pertinentes.

Este joystick ofrece cambios más suaves y dispone de botones de una sola función para facilitar su manejo en maniobras en áreas estrechas como las de un puerto deportivo.

Otra ventaja de este sistema es que ahora puede incorporar la dirección eléctrica digital (DES) a cualquier fueraborda controlado por Yamaha DEC, ya sea en motorizaciones de uno o varios motores. Esto evita las bombas de dirección, las mangueras o los cables convencionales que siempre ocupan más espacio. Además, el mecanismo eléctrico de este tipo de dirección es silencioso y rápido, y exige menos consumo eléctrico que en un sistema de dirección asistida hidráulica típica, por lo que resulta más suave y agradable al tacto de la dirección.

Otra función se basa en el control de montaje superior 6x9 Drive-by-Wire, que se ha rediseñado por completo para ofrecer mayor ergonomía y varias capacidades nuevas, como el control de velocidad (que incluye el modo de cambio de patrón automático para conseguir



una velocidad de ralentí más lenta de curracán) y el punto muerto. De esta manera, se optimiza el rendimiento y se reduce el consumo de combustible.

El control remoto lateral empotrado 6x9 ofrece las mismas ventajas que un control remoto 6x9 único de montaje superior (por ejemplo, el control de velocidad, el trimado automático y la selección de estación), pero el mando lateral

tiene un diseño ergonómico y se adapta mejor a embarcaciones con un espacio de consola limitado.

Entre las numerosas opciones para visualizar las funciones del nuevo Helm Master EX se incluye una nueva pantalla táctil a color CL5, una pantalla multifunción CL7 (MFD) y la interfaz de conexión dedicada para disponer de un control más completo y sencillo de la embarcación.

El Helm Master EX también permite optimizar el piloto automático y los ajustes de posicionamiento en la función SetPoint.



5



6

» El joystick para montajes monomotor Helm Master EX aporta facilidad de maniobra, rapidez en el giro y aceleración controlada. «

sencillez, ofrece unas prestaciones más que brillantes con este Yamaha. No obstante, encontramos que la palanca de aceleración iba muy suave, algo que no es aconsejable en un barco que supera los 40 nudos y, especialmente, si se navega con mar agitada. Aunque este inconveniente se solventa con un sencillo ajuste técnico endureciendo el movimiento.

Y otra objeción: la tapa del pozo de anclas debe ajustar su cierre para no saltar navegando. Objeción también de muy sencilla solución.

Un barco sobrio, que admite numerosos accesorios disponibles en la lista de opcionales, pero que, sobre

5 y 6. En la popa existe la posibilidad de formar una dinete con los bancos laterales y una mesa.

7 y 8. La consola de gobierno queda perfectamente protegida y resulta muy cómoda. En este caso el joystick es una propuesta interesante para los aficionados.

9. La cabina es muy sobria. Resultará útil como espacio de estiba y para montar un inodoro químico.

todo, en esta prueba con el barco equipado con el Helm Master EX ofrece un valor añadido.

En efecto, el joystick para montajes monomotor de Yamaha es una innovación, ya que aporta mayor facilidad de maniobra, más ra-

pidéz en el giro en espacios reducidos y una aceleración limitada y más inmediata (evitando acelerones excesivos accidentales), ideal para la maniobra en puerto, además de incorporar un buen número de funciones adicionales.



» 9



7



8



Al volante, esta 750 Open tiene una gran respuesta y formidable capacidad de aceleración con el nuevo Yamaha F250NSN.

Características

- » Eslora total: 7,70 m
- » Eslora de casco: 6,99 m
- » Manga: 2,51 m
- » Calado: 0,53 m
- » Desplazamiento: 1.830 kg
- » Gama de motorizaciones: un fueraborda de hasta 250 Hp
- » Capacidad de combustible: 260 l
- » Capacidad de agua: 70 l
- » Plazas: 12
- » Categoría de navegación: C
- » Constructor: Pacific Craft, pacific-craft.com

- » Importador: Yamaha Motor España, Yamaha-motor.eu
- » Distribuidor: ...Red Pacific Craft, pacific-craft.com/es
- » Precio: 48.960 euros, con un Yamaha F250NSB, y sin impuestos.

Motor

- » Marca y modelo: Yamaha F250NSB
- » Potencia: 250 Hp (183,8 kW)
- » Tipo: fueraborda 4 tiempos DOHC
- » Cilindros: 6 en V
- » Cubicaje: 4.169 cc
- » Rpm máx.: 5.000 – 6.000
- » Peso: 255 kg

A destacar

- » Perfecta adaptación barco-motor con esta potencia.
- » Barco espacioso, de fácil tránsito y polivalente.
- » Buena carena, seca y con bañera protegida.

A mejorar

- » El mando de aceleración iba demasiado suave.
- » Cabina muy espartana. Solárium opcional.
- » La tapa del pozo de fondeo debe ajustar el cierre.

» **Seguro METROmar-Fiatc.** Prima del seguro básico a terceros: 161,94 euros. Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.

10. Con el Yamaha F250NSB la Pacific Craft 750 Open se comporta muy bien, siendo capaz de superar los 41 nudos o de mantener un régimen de crucero muy cómodo a 27,5 nudos.



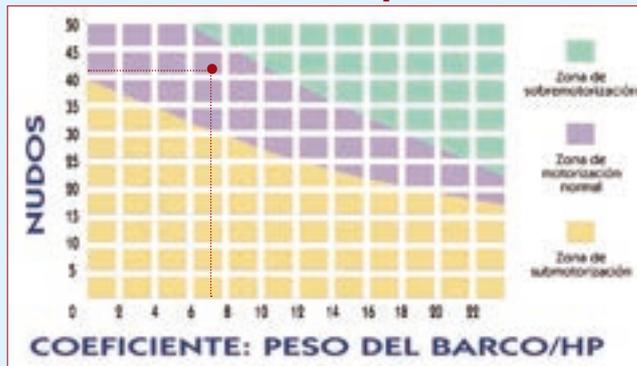
» 10

CONDICIONES DE LA PRUEBA

Pers. a bordo	Combustible	Agua	Estado de la mar
3	50%	50%	Mar rizada y algo de fondo y viento fuerza 2 a 3

Motorización en cascos de planeo

» Este gráfico nos permite apreciar si la potencia del motor Yamaha F250NSB de la Pacific Craft 750 Open es la adecuada o si, por el contrario, está por encima o por debajo de la considerada óptima en función del coeficiente peso/HP y la velocidad máxima alcanzada.



Pacific Craft 750 Open

250 Hp Yamaha F250NSB

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
600	2,7	2,4	0,89	1,13	293
1.000	4,7	5,4	1,15	0,87	226
1.500	6,4	9,2	1,44	0,70	181
2.000	7,9	15	1,90	0,53	137
2.500	14,2	19,4	1,37	0,73	190
3.000	22,8	25,9	1,14	0,88	229
3.500	27,5	36,5	1,33	0,75	196
4.000	31,5	50,7	1,61	0,62	162
4.500	35	69	1,97	0,51	132
5.000	40	96	2,40	0,42	108
5.250	41,5	99	2,39	0,42	109

- » **Tiempo de planeo:** 5 segundos.
- » **Aceleración de 0 a máxima:** 15 segundos.
- » **Autonomía:** en torno a unas 109 millas a régimen máximo y unas 196 millas a régimen de crucero de 27,5 nudos.



Puro programa fisher

PRUEBA MOTOR | Quicksilver Captur 625 Pilothouse

Quicksilver sigue renovando su gama Pilothouse, en especial las esloras más pequeñas, como ésta 625, un modelo perfectamente proyectado para cumplir eficazmente con el programa de pesca, ofreciendo una gran variedad de equipamientos y posibilidades de uso.

» L.B.

La Quicksilver Captur 625 Pilothouse es una eslora muy equilibrada, realizada a escala de las Captur Pilothouse 805 y 705. Un barco que cumple con un proyecto muy bien desarrollado para el programa de pesca más exigente. Equipada con un Mercury de 150 Hp se convierte en un conjunto muy atractivo, y aunque para algunos esta potencia pueda resultar algo excesiva, es fácil de gobernar y navega bien. Por otra parte, y como ya es habitual en Quicksilver, la oferta de numerosos packs de equipamiento permite que el cliente configure el barco a su gusto aunque, si bien el precio base resulta bastante atractivo, hay muchos opcionales que son prácticamente imprescindibles. Y es que esto de los packs es una moneda de dos caras: el clien-



Video Quicksilver Captur 625 Pilothouse (Quicksilver)

te desea el barco listo para navegar; o desea configurar el barco a su gusto combinando y eligiendo entre los no pocos packs.

Hace un par de años aproximadamente, la firma americana anunció una puesta al día de su gama Pilothouse, renovación que comenzó con el lanzamiento de la 805 y, posteriormente, de la 855. Más tarde



1 <<

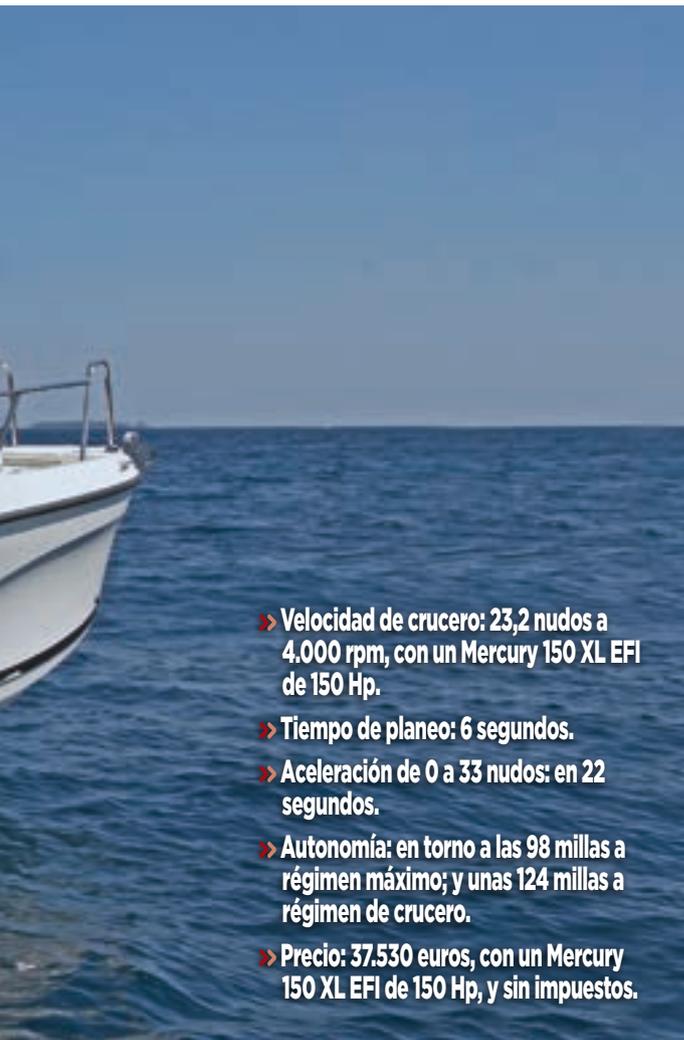


2 <<



3 <<

1, 2 y 3. El costado de babor equipa un asiento desplegable y en el lado opuesto tenemos un portacañas.



- » Velocidad de crucero: 23,2 nudos a 4.000 rpm, con un Mercury 150 XL EFI de 150 Hp.
- » Tiempo de planeo: 6 segundos.
- » Aceleración de 0 a 33 nudos: en 22 segundos.
- » Autonomía: en torno a las 98 millas a régimen máximo; y unas 124 millas a régimen de crucero.
- » Precio: 37.530 euros, con un Mercury 150 XL EFI de 150 Hp, y sin impuestos.



4 <<



5 <<

llegó la 705 que sustituyó en el catálogo a la 755. Y actualmente Quicksilver completa la serie con esta 625 que se coloca entre otras dos esloras menores, como son la 605 y la 675. Está claro que la gama Pilothouse es una oferta sin huecos, con modelos muy bien adaptados a la pesca (y también, porque no, al pequeño crucero) con infinidad de posibilidades en cuanto a su polivalencia. Según el astillero, las Pilothouse no bajarán de la 605, eslora límite para poder cumplir con una fisher satisfactoria. Y, por otra parte, tampoco se decide a crear una eslora mayor por la sencilla razón de que el astillero que Quicksilver tiene en Portugal, no está preparado para barcos de más de ocho metros.

CUBIERTA Y BAÑERA

El primer impacto visual de este modelo permite identificarlo fácil-

4. La carena de esta 625 es totalmente nueva. Navega muy bien y con un Mercury de 150 Hp se convierte en una deportiva muy ágil y maniobrable.

5. Diseñada para cumplir a la perfección con el programa de pesca, esta nueva Pilothouse se ha concebido a escala de sus hermanos mayores de la gama.

6. Las dos plataformas de popa dan acceso directo a la bañera retirando los respectivos asientos, lo que facilita la subida de las piezas capturadas.



» 6

mente —sobre todo por su parabrisas invertido y estética robusta— por su semejanza a las otras esloras de la serie Pilothouse. Y a pesar de su limitada eslora, es una embarcación en la que se ha logrado, a base de adelantar la cabina bastante hacia proa, ofrecer mu-

cho espacio en la bañera. Esto es, desde luego, un argumento de peso para los aficionados que buscan una fisher bastante radical, ajustada a las necesidades de la pesca sin renunciar la nada. Y, en efecto, en la bañera (autovaciante y de fácil drenado gracias a los canales que con-



7 <<



8 <<



>> 9



10 <<

8. Combinando los asientos de popa y el lateral de babor se puede formar un pequeña dinete.

9 y 10. En el piso de la bañera tenemos un gran cofre central y dos más a los lados para las capturas.

tornean los cofres), además se han previsto los cofres de estiba, de vivero para cebo (alimentado mediante una bomba con agua de mar) y para las capturas a cada uno de los lados del gran cofre central.

Un cinturón almohadillado rodea todo el interior de la bañera, accesorio importante para la comodidad de los pescadores, y la parte central del espejo de popa puede bascular hacia proa para poder levantar el fueraborda. Las dos semiplatafor-

7. La amplia bañera es el espacio principal y donde se ha puesto más empeño.

11. La estación de gobierno exterior es un opcional que será muy útil para los pescadores de altura.

12 y 13. El puesto de gobierno dispone de todo lo esencial y es cómodo.

mas de baño con acceso directo a la bañera facilitarán también la subida de las piezas capturadas. Cañeros en las regatas y portacañas en el costado de estribor, se complementan con un banco desplegable en el lado opuesto que, con la mesa correspondiente y los asientos de popa, permiten formar una dinete.

Como en muchos barcos actuales, el paso lateral de cubierta de estribor es algo más ancho que el

de estribor, si bien en esta primera unidad que navegamos echamos en falta un pasamanos alto sobre el techo de la cabina. Aunque se dispone de buena visibilidad desde el puesto de gobierno, no está de más contar con un segundo puesto de control en la bañera, sobre todo durante las maniobras de pesca, lo que supone un acierto del astillero.

PUESTO DE GOBIERNO

Básico, cómodo y con una consola ajustada al espacio disponible, ofrece superficie para una pantalla multifunción, los indicadores del Mercury 150, la palanca de aceleración en el constado y un volante ajustable. El asiento es fijo y los pies se pueden apoyar en la arista posterior de la litera que se esconde bajo la consola. Se agradece la ventana lateral junto al piloto y la buena disposición de los interruptores del barco en la parte inferior, donde también cabe el sistema de autotrimado Active Trim de Mercury y el equipo de música. No obstante, echamos en falta un compás coronando la consola. No se puede pedir más, sobre todo cuando se puede disponer de una estación de gobierno adicional en la bañera.

INTERIORES

La cabina cumple con los mínimos y algo más. Dos asientos a ambos lados de la entrada que se pueden unir con un tercero dejando tres plazas mirando en el sentido de la marcha, y una litera que ocupa toda la proa, con buenos cofres de estiba bajo las tapas. El parabrisas es alto y ofrece una visión panorámica completa sobre el entorno.

Se dispone de portillos y una ventana lateral, aunque añadiríamos una escotilla grande cenital, elemento que se ofrece como opcional. En este barco, le protagonismo es, como debe ser, para la bañera de popa, y una eslora de seis metros una cabina como ésta ofrece más de lo que se cabe espera.

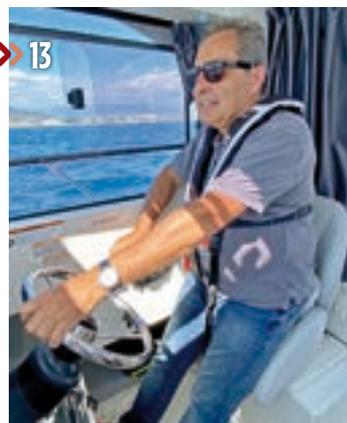
>>> La Captur 625 Pilothouse responde plenamente a un programa de pesca exigente. <<<



>> 11



>> 12



>> 13



14, 15, 16 y 17. La proa queda ocupada por una litera abierta bajo la cual se esconden varios cofres para estiba.

NAVEGACIÓN Y CONCLUSIONES

El astillero aconseja un Mercury de 115 Hp, y la unidad que navegamos llevaba un 150 Hp, la máxima potencia homologada. Lo cierto es que, a nuestro juicio, le sobra algo de potencia, aunque el barco ofrece sus mejores prestaciones de navegación, con un gran comportamiento, bastante deportivo. En realidad, con este motor es casi como una lancha deportiva por su agilidad y brío. La carena es un diseño totalmente nuevo, y se ha concebido para afrontar bien la ola de proa y garantizar un buen planeo, con buena estabilidad direccional. Es decir, que planeando y sin poner las manos en la rueda del timón, mantiene muy bien el rumbo. Muy equilibrado. No obstante, esta pequeña eslora con tal

potencia, que le permite alcanzar los 33 o 34 nudos de máxima, prefiere navegar a velocidades algo más cómodas, con regímenes de crucero entre los 17 y 23 nudos.

Muy buena navegación, capacidad de giro y maniobrabilidad, son las principales características de este conjunto perfectamente adaptado a la pesca deportiva.

Y un apunte final. Si bien hemos de colocar este modelo en lo más alto dentro de su segmento de las fishers por sus cualidades y diseño, también hay que recordar que la lista de opcionales y de packs que ofrece la marca es muy larga, y no serán pocos los accesorios y equipos que el cliente deba adquirir para completar el barco a su gusto. Un aspecto, como apuntamos anteriormente, que tiene sus pros y contras.



Con un Mercury de 150 Hp, la máxima potencia homologada, la 625 Pilothouse puede alcanzar, con mala mar, los 33 nudos de punta.

A destacar

- » Programa de pura fisher muy logrado.
- » Numerosos cofres de estiba bien repartidos.
- » Buena navegación, carena a escala de la 705.

A mejorar

- » Falta un compás y asidero en la cabina y un pasamanos exterior en el techo.
- » Potencia algo excesiva con 150 Hp.
- » Muchos packs de equipamiento opcional.

Quicksilver 625 Pilothouse 150 Hp Mercury 150 XL EFI Four Stroke

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
600	2,6	2,1	0,81	1,24	198
1.000	4,8	4	0,83	1,20	192
1.500	5,8	5,5	0,95	1,05	169
2.000	6,8	9,3	1,37	0,73	117
2.500	7,8	13	1,67	0,60	96
3.000	12	17,6	1,47	0,68	109
3.500	17,4	20,8	1,20	0,84	134
4.000	23,2	30	1,29	0,77	124
4.500	27	36	1,33	0,75	120
5.000	30	51	1,70	0,59	94
5.600	33	54	1,64	0,61	98

- » **Tiempo de planeo:** 6 segundos.
- » **Aceleración de 0 a máxima:** 22 segundos.
- » **Autonomía:** en torno a unas 98 millas a régimen máximo; y unas 124 millas a régimen de crucero de 23,2 nudos.

Características

- » Eslora total: 5,90 m
- » Eslora de casco: 5,65 m
- » Manga: 2,54 m
- » Calado: 0,60 m
- » Desplazamiento: 1.742 kg
- » Gama de motorizaciones: un fueraborda Mercury desde 100 Hp hasta 150 Hp
- » Capacidad de combustible: 160 l
- » Plazas: 6
- » Categoría de navegación: C
- » Constructor: Quicksilver, quicksilver-boats.com

- » Importador: Touron Nautica, touron-nautica.com
- » Precio: 37.530 euros, con un Mercury 150 XL EFI de 150 Hp, y sin impuestos.

Motores

- » Marca y modelo: Mercury 150 XL EFI Four Stroke
- » Potencia: 150 Hp (110 kW)
- » Tipo: fueraborda 4 tiempos inyección
- » Cilindros: 4 en línea
- » Cubicaje: 3.000 cc
- » Rpm máx.: 5.000 - 5.800
- » Peso: 206 kg

» Seguro METROmar-Fiat

Prima del seguro básico a terceros: 1.34,13 euros.
Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.

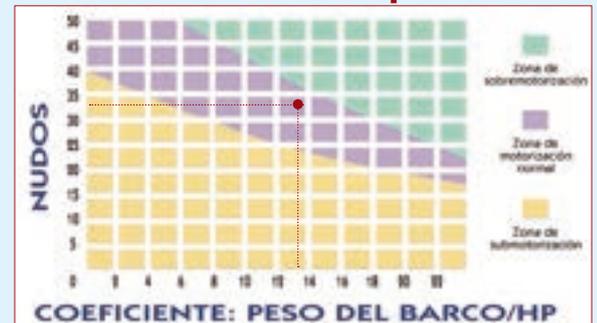
CONDICIONES DE LA PRUEBA

Pers. a bordo 4 **Combustible** 50%

Estado de la mar

Rizada a marejadilla y algo de fondo con viento de 8 nudos.

Motorización en cascos de planeo



- » Este gráfico nos permite apreciar si la potencia del motor Mercury 150 XL EFI Four Stroke de 150 Hp de la Quicksilver Captur 625 Pilothouse es la adecuada o si, por el contrario, está por encima o por debajo de la considerada óptima en función del coeficiente peso/HP y la velocidad máxima alcanzada.



Es la menor de las Merry Fisher, un modelo optimizado al centímetro que ofrece más de lo que puede ser previsible en una cabinada de esta eslora, de modo que por su versatilidad y polivalencia de uso se podría definir como la multiherramienta de seis metros. Un barco ideal para iniciación.

La menor de las Merry Fisher es la puerta de entrada para muchos navegantes aficionados al pequeño crucero y a la pesca. Si bien esta gama ha evolucionado derivando la gama en las Marlin, para la pesca más radical, esta eslora de poco más de 5 metros se puede ampliar hasta los 6,66 m con la plataforma de baño que propone el astillero. Es un barco transportable por carretera, que se ofrece con una motorización recomendada de 115 Hp de Yamaha, y que dispone de los elementos a pequeña escala de otras Merry Fisher de mayor eslora.

Este diseño es una muestra más de la renovación a fondo de la gama Merry Fisher, lleva a cabo por el astillero con la colaboración del gabinete de diseño Centkowski & Denert Design Studio, si bien en esta eslora se ha aprovechado la carena del modelo anterior, la 605.

Un modelo perfectamente ajustado al programa de iniciación, para la pes-



Vídeo Merry Fisher
605 Serie 2 (Jeanneau
Boats - Oficial)

ca, como barco de día o para fin de semana, ya que permite pernoctar a dos personas —apurando hasta cuatro— al convertir la mesa en litera, con comodidad más que aceptable.

CUBIERTA Y BAÑERA

En la versión Serie 2 se han mejorado varios aspectos de la cubierta y bañera. Es éste un espacio en el que se ha buscado la máxima versatilidad, pudiendo desempeñar las funciones de una bañera habilitada

1. La pequeña de la Serie 2 de Merry Fisher se ha optimizado como barco de entrada para los aficionados al pequeño crucero familiar y de pesca.

2. Opcionalmente se puede añadir una plataforma doble con escala de baño y barandilla.



3. La proa dispone de un correcto pozo de anclas con balcón abierto para facilitar el fondeo.

4. Esta eslora se ha optimizado hasta en el menor detalle con el fin de proporcionar la máxima ergonomía y confort.

» L.B.

» Fotos: Jerome Kelagopian

» Velocidad máxima: 29,2 nudos a 6.000 rpm. » Velocidad de crucero: 23 nudos a 5.000 rpm, con un Yamaha F115 FETL de 115 Hp. » Tiempo de planeo: 9 segundos. » Aceleración de 0 a 29,2 nudos: en 19 segundos. » Autonomía: en torno a las 71 millas a régimen máximo y unas 81 millas a régimen de crucero. » Precio: desde 33.496 euros, con un Yamaha F115 FETL de 115 Hp, y sin impuestos

para pesca, con un banco en forma de L ocupando la banda de babor, con una dinete con la mesa correspondiente, o formando un solárium de buenas dimensiones. No se pue-

de pedir más en una eslora de este tipo. Además, como pieza opcional, el astillero ofrece una plataforma a estribor con escala y barandilla que da entrada a través del paso di-

recto a la bañera. Otro detalle interesante es el paso lateral de estribor más ancho que el de babor para facilitar el acceso a proa, una asimetría de cubierta que evita perder anchura en la timonera. Delante, un balcón abierto y un pozo de anclas a la altura de las exigencias, completan la zona abierta de este barco.

5 y 6. Se puede convertir la dinete del sofá en L en un solárium que ocupa media bañera.



PUESTO DE GOBIERNO

Es básico, pero suficiente. En esta eslora no se puede pedir mucho, aun-



» El interior replica a escala la planta de modelos mayores de la gama. «

que Jeanneau ha concebido este espacio para que el piloto disfrute de excelente visibilidad y de un panel donde caben los equipos esenciales, tales como una pantalla multifunción y la relojería del Yamaha F115. Dispone de portavasos que hacen la función de guantera para objetos personales y los interruptores se han dispuesto en la parte inferior. Echamos en falta un compás coronando la consola, pero no falta un reposapiés y la base del asiento, fijado a la tapa que cubre el fregadero de la cocina, se puede levantar para conducir de pie. La palanca de aceleración en el costado y una ventana

lateral que garantiza la ventilación, completan este puesto que llama la atención por quedar abierto, sin contramolde en la parte posterior.

INTERIORES

El interior presenta una planta a escala de otros modelos mayores de la gama. La dinete, con dos asientos encarados, se puede convertir en litera complementando la zona equipada con un juego de colchonetas donde pueden dormir dos personas. Bajo la cama se han previsto cofres de estiba, igual que en el interior del asiento de la dinete. A pesar de las reducidas dimensiones de la

timonera, se ha podido colocar en estribor, debajo y tras el asiento del piloto, un módulo que puede desempeñar las funciones de pequeña cocina, con doble seno de fregadero, posibilidad de incorporar un fogón de gas, y armarios en la parte inferior para colocar una nevera.

El interior es bastante voluminoso y disfruta de luz natural. La ventilación está asegurada por la ventana del piloto y una escotilla cenital opcional. Y es que la lista de packs y de opcionales de este barco obligan a la incorporación de algunos elementos que resultan indispensables, tales como las colchonetas de la proa, la electrónica, el molinete de fondeo, las piezas para la conversión en solárium de la bañera, el inodoro químico, o el kit de puertas que cierra la timonera... entre otros.

NAVEGACIÓN Y CONCLUSIONES

Con el Yamaha F115 tiene la potencia suficiente para rozar los 30 nudos de punta, o mantener un régimen de crucero de unos 15,5 nudos a 4.200 rpm. No obstante, si nos fijamos en los consumos y las prestaciones de rendimiento, se puede observar que el mejor crucero, con el menor consumo de gasolina por milla, está en los 23 nudos a 5.000 rpm, con una autonomía de 85 millas, y de 0,85 millas por litro. En todo caso, con este motor el barco se adapta muy bien la care-

7. En la timonera se ha logrado una excelente luminosidad natural gracias al gran parabrisas y las ventanas laterales.

8 y 9. La cabina no prescinde de la obligada dinete que se transforma en cama.

10. El módulo destinado a cocina queda medio escondido por el asiento del piloto.

11 y 12. El puesto de gobierno presenta una consola elevada para no robar espacio a la zona de proa.



na. Es un casco que lleva bastantes años en el mercado —es el mismo que el de la MF Serie 1—, que lo ha demostrado todo y que no se ha modificado para esta nueva versión de la Serie 2. La carena navegó muy bien con mar algo picada y poco viento, sorteando sin problemas la mar de fondo y demostrando que es una embarcación muy manejable y con gran capacidad de giro, con muy buen agarre en los virajes rápidos. No obstante, nos llamaron la atención un par de cosas: el motor estaba, sin duda, montado demasia-

do alto y apenas permitía trimado; y dos, el nivel de ruido a ciertos regímenes era bastante molesto, un contrapunto a la navegación cómoda que ofrece esta obra viva.

Un comportamiento, pues, más que satisfactorio, con buenos rendimientos y que se añade a la polivalencia de uso de este barco, tanto en la cabina como en la bañera. Una embarcación sumamente funcional, con pocas complicaciones, básica, como debe ser, pero con lo mínimo necesario para salidas de día o de pesca.

13. Los espacios para estiba se reparten estratégicamente por todo el barco, como es el caso de esta conejera bajo el asiento de proa de la dinete.

» 13



A destacar

- » Precio atractivo.
- » Buena distribución y aprovechamiento de espacios.
- » Excelente visibilidad desde el interior, luminosidad y ventilación.

A mejorar

- » Algo ruidoso y montaje del motor muy elevado en la unidad probada.
- » Listado de opciones muy largo.
- » La pieza del panel carece de contramolde en la parte posterior.



Con un Yamaha de 115 Hp esta pequeña eslora roza los 30 nudos de punta. El barco dispone de una gran carena, buena navegante y con notables prestaciones equipando esta potencia.

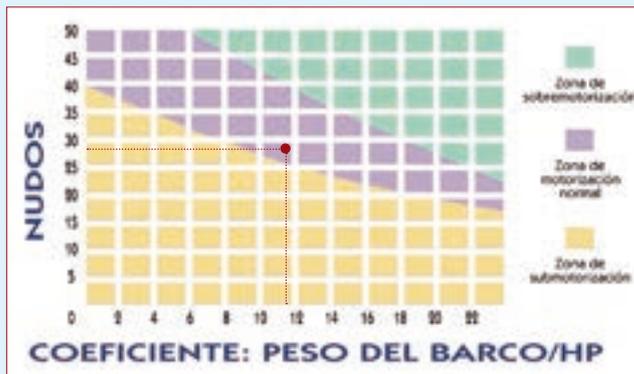
Características

- » Eslora total:5,66 m
- » Eslora de casco:5,51 m
- » Manga: 2,44 m
- » Calado:0,45 m
- » Desplazamiento: 1.200 Kg (sin motor)
- » Gama de motorizaciones:un fueraborda de hasta 115 Hp
- » Capacidad de combustible:100 l
- » Capacidad de agua: 50 l
- » Plazas:6
- » Categoría de navegación: C
- » Diseño: Centkowski & Denert Design Studio - Jeanneau
- » Constructor: Jeanneau, jeanneau.com
- » Importador: red Jeanneau, jeanneau.es
- » Precio: desde 33.496 euros, con un Yamaha F115 FETL de 115 Hp y sin impuestos

Motor

- » Marca y modelo: Yamaha F115 FETL
- » Potencia:115 Hp (84,6 kW)
- » Tipo:fueraborda 4 tiempos inyección DOHC
- » Cilindros:4 en línea
- » Cubicaje:1.832 cc
- » Rpm máx.: 5.300 – 6.300
- » Peso:177 kg

Motorización en cascos de plano



» Este gráfico nos permite apreciar si la potencia del motor Yamaha F115 FETL de 115 Hp de la Merry Fisher 605 Serie 2 es la adecuada o si, por el contrario, está por encima o por debajo de la considerada óptima en función del coeficiente peso/Hp y la velocidad máxima alcanzada.

Jeanneau Merry Fisher 605 Serie 2 115 Hp Yamaha F115 FETL

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
700	2	1,4	0,70	1,43	143
1.000	3,3	2,1	0,64	1,57	157
1.500	4,6	3,4	0,74	1,35	135
2.000	5,7	4,8	0,84	1,19	119
2.500	6,5	8	1,23	0,81	81
3.000	7,3	10,9	1,49	0,67	67
3.500	8,4	15,9	1,89	0,53	53
4.000	11,3	19	1,68	0,59	59
4.200	15,5	21,5	1,39	0,72	72
4.500	16,5	24,5	1,48	0,67	67
5.000	23	27	1,17	0,85	85
5.500	25,5	33,2	1,30	0,77	77
6.000	29,2	41,4	1,42	0,71	71

- » Tiempo de planeo: 9 segundos.
- » Aceleración de 0 a máxima: 19 segundos.

» Seguro METROMar-Fiatc
Prima del seguro básico a terceros: 139,72 EUROS. Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.

CONDICIONES DE LA PRUEBA

Pers. a bordo	Combustible	Agua	Estado de la mar
4	100%	vacío	Mar algo picada de fondo y brisa.



El auxiliar polivalente

AB Inflables, con sede en Miami, es una de las marcas de mayor difusión internacional que, sobre todo en Europa, disfruta de una enorme reputación. La firma americana dispone de este modelo de auxiliar con motorización Rotax de BRP y transmisión con jet, que se convierte en uno de los “juguetes” más atractivos que cualquier gran eslora de más de 23 metros pueda adoptar.

Es el último diseño de la firma AB Inflables, marca con fuerte presencia en EE.UU., especializada en la construcción de semirrígidas como auxiliares de esloras superiores. Su catálogo contempla varias gamas: Ribs & Dinghies, Jet Tenders, Professional Ribs... La ABJET 380 en concreto se encuadra en la serie S, que se completa con un par de esloras más. Por otra parte, los modelos con jet destinados a auxiliar se integran en dos gamas más: la Compact Series y la XP Series, por lo que prácticamente esta marca cubre todas las posibilidades de auxiliares de garaje.

Presenta una imagen atractiva, con muy buenos detalles en los acabados, como una pequeña bañera a proa o un asiento en popa para dos personas. No le faltan los anclajes para poder ser elevada o varada desde la grúa de un gran yate, y los tejidos de los flotadores son de neopreno hupalón Orca 828, lo que garantiza la máxima calidad, resistencia y durabilidad.

Este auxiliar está homologado para seis personas, para las que hay espa-

» L.B.

- » Velocidad máxima: 41 nudos a 8.000 rpm.
- » Velocidad de crucero: 22 nudos a 5.000 rpm, con un Rotax 150 jet de 150 Hp.
- » Tiempo de planeo: 3 segundos.
- » Aceleración de 0 a 41 nudos: en 11 segundos.
- » Precio: 31.758 euros, con un Rotax 150 jet de 150 Hp y totalmente equipada, y sin impuestos.



1 <<

1. La ABJET 380 con el Rotax de 150 Hp (que se sustituirá por el 170 Hp) es una formidable auxiliar que se convierte en el juguete más atractivo para esloras de más de 24 metros.

2 y 3. En la proa se ha dispuesto un doble asiento encarado con cofres debajo.



3 <<



>> 4

4. Estable y rápida, esta semirrígida es pura diversión a altas velocidades.

5. Por babor se ha dejado un paso para moverse de proa a popa.



5 <<

>> El ABJET 380 es un pequeño auxiliar de excelente construcción y acabados, bien equipado y con numerosos detalles de confort. <<

cio en los asientos de popa y proa, aunque un poco justos. Delante, se dispone de un cofre de estiba, que se complementa con el del asiento de popa y un tercero central. No faltan buenos detalles, tales como portavasos, pasamanos de inoxidables bien repartidos por toda la embarcación, una cornamusa en la proa y dos en popa, además de la escala de baño y teca sintética en el piso de la bañera. La plataforma de baño incrementa las posibilidades de uso, y dispone de escala y un asa

en la parte alta para poder subir con facilidad.

El puesto de gobierno se ajusta a las necesidades de esta eslora, aunque sus pretensiones no son excesivas: un volante, la palanca de aceleración, un panel con el conector y un indicador digital multifunción. Todo bastante básico, pero adecuado al tamaño y necesidades de la embarcación.

Tenemos, pues, que este ABJET, como la mayoría de las esloras de esta marca, presentan un equipa-

miento de serie más que suficiente, con accesorios de calidad, y además ofrece hasta tres años de garantía, algo poco habitual en este tipo de embarcaciones.

NAVEGACIÓN Y CONCLUSIONES

El ABJET 380 es un auxiliar que ofrece varias posibilidades de uso. No solamente el propio como tal, sino que desempeña la función de "juguete acuático" al permitir también el esquí náutico.



8. La consola de gobierno se ajusta a lo esencial para esta eslora y uso.



Es, verdaderamente, un juguete por cuanto su velocidad máxima, que pudimos medir por encima de los 41 nudos, permite las mayores diabluras, con una capacidad de aceleración que asusta, ya que sale en planeo en solo tres segundos, y en unos 8 más se pone por encima de los 41 nudos de punta, velocidad

6 y 7. A pesar de su limitada eslora, no faltan espacios para estiba.

que pudimos sacar en la bocana del puerto de Barcelona.

Uno se puede imaginar lo que es navegar a más de 41 nudos con una eslora de menos de cuatro metros: sin duda se requiere, cuanto menos, cierta osadía, y desde luego, cierta habilidad al volante. La velocidad de confort, podríamos decir de cru-

cero, de este auxiliar, se puede establecer en unos 25 nudos, que es cuando se percibe una seguridad total y el motor muy “relajado”. El buen comportamiento y estabilidad se debe a sus líneas de casco, con acentuada V a proa y un ángulo en popa de 19 grados, lo que facilita la navegación segura a alta velocidad.



11. Estable y rápida, esta semirrígida es pura diversión a altas velocidades.

Características

- » Eslora total: 3,86 m
- » Manga: 1,78 m
- » Desplazamiento: 400 kg
- » Diámetro de flotadores: 0,43 m
- » Número de cámaras: 4
- » Gama de motorizaciones: un Rotax de 170 Hp
- » Capacidad de combustible: 61 l
- » Plazas: 6
- » Categoría de navegación: C
- » Constructor: AB inflatables, abinflatables.com
- » Importador: Princess Yachts Barcelona, princessyachtsbarcelona.com (Luxury Boats)
- » Precio: 31.758 euros, con un Rotax 150 jet de 150 Hp totalmente equipada, y sin impuestos

Motor

- » Marca y modelo: Rotax 900 ACE Turbo
- » Potencia: 150 Hp (110 kW)
- » Tipo: 4 tiempos gasolina jet
- » Cilindros: 3
- » Rpm máx.: 8.000
- » Peso: 53 kg



>> 9



>> 10

Probamos esta eslora con Rotax con transmisión por jet de 150 Hp. No obstante, el fabricante instalará en los próximos modelos el nuevo y potente motor Rotax 1603 ACE de 170 Hp y dejar el punto después de ser un auténtico bólido capaz de arrastrar a un esquiador o de ofrecer el comportamiento más divertido, similar al de una moto de agua, dispone de sistema de seguridad como una llave que limita a la mitad su

9. La cámara del motor esconde un Rotax de 150 Hp que el fabricante sustituirá por un 170 Hp.

10. Pese a su poca eslora, permite un asiento doble en popa y un paso lateral.

potencia o el dispositivo de hombre al agua. Estos dos sistemas son realmente importantes en este modelo ya que por su capacidad de aceleración y velocidad punta resultan indispensables.

En todo caso, la carena se ha di-

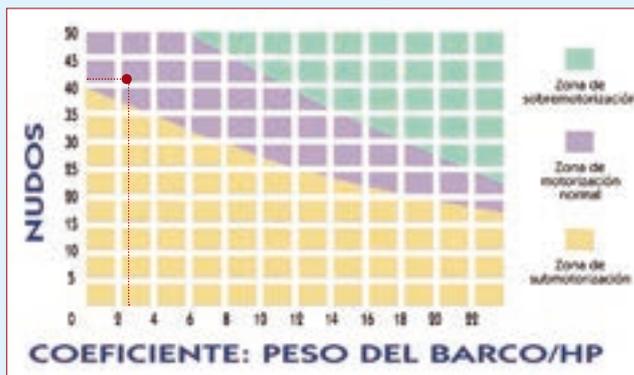
señado para afrontar estas velocidades y su comportamiento en virajes cerrados con aceleración, es muy similar al de una moto acuática, sobre todo debido a su sistema de propulsión a chorro.

Un modelo de alta calidad, seco en su navegación, muy estable, muy rápido y que exige unas manos con cierta experiencia si se desea sacarle todo el jugo.

>> Con un comportamiento similar al de una moto acuática, el ABJET 380 es sumamente estable. <<

Motorización en cascos de plano

>> Este gráfico nos permite apreciar si la potencia del motor Rotax 150 de la ABJET 380 es la adecuada o si, por el contrario, está por encima o por debajo de la considerada óptima en función del coeficiente peso/Hp y la velocidad máxima alcanzada.



ABJET 380 150 Hp Rotax 150

Rpm	Nudos
1.800	2,3
3.000	4,8
4.000	7,8
5.000	22
6.000	30
7.000	36
8.000	41

>> Tiempo de planeo: 3 segundos.

>> Aceleración de 0 a máxima: 10 segundos.

A destacar

- >> Comportamiento con mucho nervio, conducción muy divertida.
- >> Calidad de materiales y equipamiento de serie.
- >> Polivalencia de uso, como auxiliar y para deportes náuticos.

A mejorar

- >> Potencia excesiva, por lo que requiere el limitador o buenas manos al volante.
- >> En la unidad probada se tenía que ajustar la palanca de aceleración.
- >> Las seis plazas homologadas son muy justas, mejor para cuatro.

CONDICIONES DE LA PRUEBA

Pers. a bordo	Combustible	Estado de la mar
2	70%	Llana a rizada, y brisa.

>> Seguro METROmar-Fiatc
Prima del seguro básico a terceros: 134,13 euros. Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.

PRUEBA VELA | **Sarch dS8**

El placer de navegar





Esta vez, el astillero alicantino con base en Pego propone un modelo de tendencia actual en el rango de los daysailers y mantiene sus cualidades distintivas de barcos rápidos y remolcables. La consigna principal en el Sarch dS8 —dS es el acrónimo de Design & Sport— es el juego de navegar a vela y para ello opta por una maniobra simple pero efectiva y unas líneas de casco actuales que se ajustan al método constructivo del astillero.

El nivel de personalización permite escoger diferentes tipos de quillas, y en este primer casco se optó por vela de composite con bulbo de plomo. La timonería de doble pala oculta la transmisión bajo cubierta, pero las palas penden del espejo. El barco que hemos probado fue montado con palo de aluminio, pero es posible escoger la opción con palo y botavara de fibra de carbono para ganar aún más eficiencia en este tipo de jarcia de crucetas muy retrasada sin back-stay.

Las características generales invitan a una navegación rápida, preferiblemente sin ola para exprimir su máximo potencial. La cubierta es amplia y cómoda para navegar y para usar durante el fondeo en una cala, al tiempo que las literas del interior permiten una siesta al resguardo del sol.

1. El Sarch dS8 es un daysailer concebido para disfrutar plenamente de las sensaciones a vela.

2. La proa invertida evita clavar la ola y facilita un paso suave y el botolón retráctil aleja la amura del spi descargando el timón para evitar la orzada.

SÓLIDO Y LIGERO

Áxel de la Hidalga es el diseñador de Sarch, pero también es su constructor jefe por lo que él mismo supervisa el pasaje de las líneas de diseño a su materialización.

La construcción se realiza en molde inverso a la unidad en tablero marino 100% Okume Special Grade, fibra de carbono y resinas epoxi. Cada refuerzo está unido al casco

➤ Diego Yriarte ➤ Fotos: Diego Yriarte-Timo Calvo

El Sarch dS8 construido por el astillero alicantino Sarch Composites es un daysailer con características de alto rendimiento en navegación, que puede participar en regatas y defender su rating navegando con embarcaciones de mayor tamaño tanto como proporcionar plena satisfacción en salidas cortas por el puro deleite de navegar.





3 <> 4



3. El tablero eléctrico es sencillo, no hace falta más. Además de los interruptores, se han instalado tomas de 12V y 230V previo paso por el convertidor.

4. En popa se han dispuesto dos tapas de registro del sistema de timones que en próximas unidades abrirán hacia la banda y no hacia popa.



5 <<

La maniobra es sencilla, centralizada sobre la cabina y asistida por dos winches que son suficientes para los principales controles de trimado y maniobra. Tanto el génova como el spinnaker asimétrico van con enrollador; por lo tanto, de no haber problemas no es necesario pasar a proa del mástil excepto para ir al cofre de anclas. El botalón es de fibra de carbono y se maniobra con facilidad desde el interior, pero sin necesidad de entrar a la cabina.

En este barco el palo es fijo pues el plan de navegación del armador no incluye el transporte por carretera, pero si se optara por la opción de palo abatible está considerado el uso de un aparejo simple para arbolarlo con facilidad.

y entre sí con masilla epoxi y luego laminado para lograr una alta rigidez estructural con un peso contenido. Este método constructivo se ajusta a las líneas de diseño del casco con una marcada arista que clava durante la ceñida y apoya en toda la eslora.

5. El interior, se ha iluminado con luces de led y luces de lectura. Debajo de las literas de proa y laterales cuenta con un gran volumen de estiba.

bién faltaban las dos brazolas que continúan la línea de la cabina, estéticamente agradables pero que no fueron necesarias para una navegación de viento racheado de tierra, con mar plana.

INTERIOR MÍNIMO INDISPENSABLE

El interior cuenta con lo imprescindible. Una litera triangular a proa y dos literas laterales permitirán per-

CUBIERTA DESPEJADA DE AMPLIA BAÑERA

La bañera es muy amplia y al no haber carro de escota, solo con liberar la escota del cáncamo del suelo de la bañera se gana mucho espacio de solario durante el fondeo.

En la unidad que hemos probado faltaban dos elementos que podrían ser claves, pero el armador optó por retirarlos puntualmente para tener aún más espacio. Lo que más echamos en falta fue el apoya pies, en la parte de popa de la bañera que utiliza quien está a la caña. Tam-

FOCO EN



POPA ABIERTA

Las dos palas colgantes permiten mantener la direccionalidad con escora.



CORNAMUSAS ESCAMOTEABLES

Perfectas para este tipo de barcos pequeños, son efectivas en uso y no estorban en navegación.

noctar una noche de verano. Cabe la posibilidad de incluir un wc químico o una nevera de tipo cofre pequeña y móvil, aunque en uno de los modelos se instaló una nevera con una puerta de acceso desde la bañera.

El puntal hacia popa de la entrada no es habitable pero permite la estiba de algunos elementos. En un daysailer no son necesario grandes lujos, el concepto es espartano, pero no estaría de más un embellecedor que oculte la tornillería de fijación de los elementos de cubierta.

En el suelo de la parte central se puede ver la fijación de la quilla pero existe una versión con quilla abatible para el modelo remolcable.

NAVEGACIÓN

La navegación fue muy variada, con viento de tierra, racheado, de entre 10 y 24 nudos, mar plana y 4 persona abordo. A pocos metros de la bocana del puerto de Jávea pudimos desplegar el gennaker A3 y con 10 nudos de viento real navegamos entre 7 y 8,7 nudos de GPS. A medida que nos alejamos de la costa la racha aumentó hasta los 17-18 nudos de viento real logrando en estas condiciones un promedio de velocidad de entre 10 y 11 nudos. En la racha más intensa, de 24 nudos, logramos puntas de velocidad de 12,3 nudos. El barco se mostró estable en todo momento, particularmente en



6. La bañera es limpia y os cadenotes de los obenques bajos se han dispuesto en el interior para facilitar el paso hacia proa.

la sensación a la caña. La proa invertida permite un fácil paso de la ola sin pinchar, disminuyendo mínimamente la velocidad. El área de prueba estaba protegida de la ola y la navegación fue seca. Es posible que navegando con olas de mayor tamaño sea necesarias las brazolas para que el agua no llegue a la bañera. En todo momento navegamos con la mayor completa y en muy pocas ocasiones hubo necesidad de soltar escota para evitar la orzada, aunque las crucetas tan retrasadas en cierto punto impiden soltar más escota y la vela sigue cargando.

Al navegar en ceñida con 18 nudos de viento llegamos a remontar a 30° con una velocidad promedio

de 7 nudos. Es posible que con un rizo se pudiera llevar mejor y evitar que se vaya de orzada, pero también es necesario conocer mejor el barco y en lugar de soltar escota, apuntar aún más al viento. Seguramente un espíritu regatero echará en falta un carro de escota de mayor, para poder trabajar más la escora.

En estas condiciones notamos severamente la ausencia de un reposapiés, principalmente para quien lleva la caña que, además, cuenta con poco espacio para sentarse.

El barco se mostró muy reactivo a las rachas y no tan sensible a la distribución de peso considerando que la construcción es muy ligera y solo tiene 8 metros de eslora.

9. En esta foto se evidencian las aristas y el fondo plano, así como la acción de la doble pala de timón donde al aumentar la escora la pala de sotavento se mantiene en un ángulo de mayor eficiencia, mientras la de barlovento queda fuera del agua.

» Seguro METROmar-Fiatc
Prima del seguro básico a
terceros: 284,28 euros.

Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.



9 << Características

- » Eslora total: 7,95 m
- » Manga: 2,49 m
- » Calado: 1,80 m
- » Desplazamiento: 1.000 kg
- » Superficie vélica en ceñida: 30 m²
- » Spi asimétrico: 65 m²
- » Motor: Yanmar 10 CV
(es posible equipar motor eléctrico)
- » Categoría: C
- » Diseño: Áxel de la Hidalga
- » Astillero: Sarch Composites, sarch.eu
- » Precio: a partir de 77.135 euros,
sin impuestos.

[Sumario]

- » Transat Jacques Vabre
- » Westabout
- » Mini-Transat
- » Clase 5.80

» Por Kiku Cusi

OCÉANOS

[NAVIGACIÓN DE ALTURA DE CRUCERO Y DEPORTIVA, TECNOLOGÍA Y MEDIO MARINO]

» Transat Jacques Vabre

Segundo triunfo ESPAÑOL

Dídac Costa se estrena en una transatlántica en un imoca con alerones

Antoine Carpentier y Pablo Santurde, primeros clasificados a bordo del Class 40 *Redman*.

Partía como uno de los favoritos y Pablo Santurde hizo bueno el pronóstico. El santanderino se convirtió en el segundo español que gana la Transat Jacques Vabre, a bordo del Class 40 *Redman* como copatrn del francés Antoine Carpentier, que se anota su tercer triunfo en esta clásica transatlántica. Se da la circunstancia de que Àlex Pella y Santurde habían acabado segundos en Class 40 en 2013 a bordo del *Tales* y que el primer triunfo hispano en esta regata lo consiguió ÀLEX Pella en 2017 en *Multi 50*.

La victoria del *Redman* no fue fácil porque, como comentó después el propio Santurde, “en pocas regatas de Class 40 ha habido tantos barcos y de tanto nivel —los 20 primeros llegaron en un margen de tan solo 24 horas tras más de 4.500 millas navegadas—. Ha habido gente muy buena que el próximo año quiere hacer la Ruta del Ron y ya se están preparando”.



Además, en los primeros días de regata Carpentier y Santurde no estuvieron especialmente inspirados en un golfo de Vizcaya de poco viento: tras cuatro días de competición, al doblar el cabo Finisterre iban décimos, a 55 millas del líder. Pero en aquel momento ya habían iniciado su remontada, que culminaron a la altura de Madeira, donde se colocaron líderes y ya no abandonaron su dominio sobre el resto de la flota.

» Pablo Santurde gana en Class 40 como copatrón de Antoine Carpentier. «

La victoria tampoco fue fácil porque, ya antes de llegar a Cabo Verde, Santurde y Carpentier tuvieron que racionar la comida y el uso de la electrónica, por miedo a quedarse sin provisiones: habían previsto víveres y combustible para 19 días (y una parte de la comida se les estropeó) y a aquellas alturas ya estaba claro que se superarían las tres semanas de regata. “Cinco días antes de llegar a Martinica ya no quedaba nada para picar”, reconoció el santanderino, que sin embargo no quiso dramatizar su ayuno forzoso: “Es un hándicap sobre todo psicológico.”

COMPLICADO EN ESPAÑA

Estos últimos días fueron especialmente duros a bordo del *Redman*, pues el alisio estaba entrando por detrás, por lo que la flota de perseguidores se les iba acercando progresivamente, hasta que los suizos del *Banque du Léman* se colocaron a apenas 10 millas a 24 horas de la llegada. Pero el *Redman* aguantó la embestida; tras cruzar la línea de llegada, Carpentier se mostró muy satisfecho de la colaboración de Santurde y reveló que habían llevado la caña el 80% del recorrido, tanto por una cuestión de rendimiento (sobre todo con mar corta) como más adelante para limitar el consumo de energía.

Con este triunfo, Santurde se consolida como uno de los navegantes más destacados de Class 40, una clase que vive una época dorada, con nuevos diseños y dos vueltas al mundo programadas en los próximos años.

Pese a su palmarés y su interés en la navegación en solitario, Santurde no cree posible tener un equipo

propio: “Me veo en solitario, pero es complicado en España.” Ante esta falta de patrocinadores, se inclina por seguir parte de su carrera en Francia: “Los franceses me han acogido muy bien y puedo aprender de todos ellos.” De hecho, ya tiene ofertas para colaborar en 2022 con varios participantes de la próxima Ruta del Ron, el próximo otoño.

Como ya sucede en la clase Mini, casi todos los nuevos Class 40 son de proa redonda; y algunos de los barcos antiguos modifican la proa para seguir este modelo implantado hace ya algunos años por David Raison, como por ejemplo ha hecho el veterano Kito de Pavant en su *HBF Reforest' action*.

DÍDAC COSTA ESTRENA TRANSATLÁNTICA

El otro español participante en esta Transat Jacques Vabre, Dídac Costa, tuvo una actuación menos brillante. A bordo del *Time for Oceans* del francés Stéphane Le Diraison, acabó decimoquinto en una flota de 22 imocas. En el inicio de la regata estuvieron luchando en el pelotón de barcos con alerones, pero una mala opción estratégica a la altura de las Canarias los descolgó del grupo y antes de llegar a Cabo Verde iban penúltimos. Al final, pudieron recuperar varias posiciones e incluso superar un barco de características similares.



Dídac Costa se clasificó en decimoquinta posición en su categoría a bordo del IMOCA *Time for Oceans* junto a Stéphane Le Diraison.

Esta era la primera transatlántica del navegante catalán, que lleva tres vueltas al mundo sin escalas a sus espaldas. A su llegada a Martinica, Costa se mostró muy satisfecho con la experiencia y destacó que había aprendido mucho. Esta era también la primera vez que el bombero catalán competía a bordo de un imoca con alerones, y ha sido el primer paso para acumular millas en su intento de participar en la próxima Vendée Globe. En la selección de los 40 participantes que serán admitidos en la edición de 2024 primará la acumulación de millas en regatas imoca. Hasta ahora ya hay más de 40 candidatos a estas plazas, al menos 14 de ellos con barcos de nueva construcción. Precisamente esta nueva reglamentación obliga a Costa a buscar patrocinadores para correr más regatas este 2022. Podría hacerlo con el *One Planet One Ocean*, barco con el que, sin embargo, ya no podrá participar en la Vendée Globe.

En imoca se impuso el *Linked Out*, de Thomas Ruyant y Morgan Lagravière, por delante del *Apivia* de Charlie Dalin y Paul Meilhat, y el *Charal* de Jérémie Béyou y Christopher Pratt. Los tres partían como grandes favoritos y demostraron una clara superioridad sobre el resto de la flota; los dos primeros, además, han mejorado sus prestaciones desde el final de la Vendée Globe. Pese a ello, no se dan por satisfechos: los tres equipos ya han anunciado la construcción de nuevos barcos para la próxima vuelta al mundo en solitario.

En cambio, defraudó un poco el rendimiento del 11th Hour Racing Team *Malama*, de Charlie Enright y Pascal Bidégorry, el único barco de nuevo diseño que participaba en esta Jacques Vabre.



© Jean-Marie Liot / Aléa

SVR-Lazartigue, de François Gabart y Tom Laperche, se clasificó segundo en la clase Ultim.

ESTRENOS EN LA CLASE ULTIM

Dos barcos se estrenaban en la clase Ultim, y no eran dos maxitrimaranes cualesquiera: el *SVR-Lazartigue* de François Gabart y el *Banque Populaire* de Armel Le Cléac'h. Ambos demostraron un buen potencial, pero aún están lejos de poder competir con el *Gitana 17-Edmond de Rothschild* de Frank Cammas y Charles Caudrelier. Las condiciones benignas facilitaron que los cinco participantes pudieran completar el recorrido.

Esta Transat Jacques Vabre batió el récord de participación (79 barcos en la línea de salida y 75 en la llegada a Martinica). El bajo número de retirados (dos Class 40 y dos imocas, estos por rotura del palo) es una consecuencia de la ausencia de temporales en el golfo de Vizcaya primero y de la suavidad de los alisios después.

En cuanto a los diseñadores, Guillaume Verdier fue el claro vencedor, pues de sus ordenadores salieron los vencedores en Imoca, Ocean 50 y Ultim.



© Jean-Marie Liot / Aléa



© Jean-Marie Liot / Aléa

El maxitrimarán *Gitana* patroneado por Franck Cammas y Charles Caudrelier se impuso con facilidad a los otros cuatro participantes en clase Ultim.

ÁLEX PELLA, a por un nuevo récord

El catalán ha iniciado la vuelta al mundo al revés, hacia el Oeste

Once días para cruzar el Ecuador en un intento de récord de vuelta al mundo no es un inicio extraordinario, sino más bien un tanto malo. Y sin embargo, Romain Pilliard y Álex Pella están más que encantados y siguen convencidos de que pueden realizar la circunnavegación más rápida de todos los tiempos hacia el Oeste, es decir, contra los vientos predominantes en el océano Austral. El récord actual, establecido por Jean-Luc Van den Heede en solitario y en un monocasco hace 17 años, es de 122 d, 14 h, 3 m y 49 s. En el momento de cruzar el Ecuador, el *Use It Again* llevaba una ventaja de tres días sobre su rival virtual.

Pilliard y Pella eran conscientes de que la meteorología no les favorecería en sus primeras singladuras; pero también que si no salían en aquel momento, posiblemente ya no podrían salir con tiempo de llegar al cabo de Hornos antes de que acabara la temporada estival en el hemisferio Sur.

Los 11 días consumidos en llegar al Ecuador fueron un poco más de lo previsto, pues el alisio faltó a la cita y tuvieron que acercarse a la costa de Mauritania para seguir avanzando hacia el Sur, añadiendo millas a la ruta ideal.

UN CENTENAR DE DÍAS

Pese a todo, la esperanza de Pella de convertirse en el primer navegante que consiga el récord de la vuelta al mundo más rápida en los dos sentidos sigue en pie. Y la posibilidad de volver al puerto de salida en unos 100 días sigue siendo posible, siempre que las averías respeten el trimarán de 72 pies, que no es otro que el ex *Castorama* con el que Ellen McArthur batió el récord de la vuelta al mundo en solitario en 2005.

Durante esta primera semana y media de navegación Pilliard y Pella han sido prudentes para preservar el material, evitando forzar la máquina. La travesía del golfo de Vizcaya confirmó su estrategia: pronto redujeron trapo para evitar que su trimarán sufriera más de la cuenta contra la ola cruzada y 25-30 nudos del través, y viento de proa después, frente a Portugal.

Una gran borrasca en medio del Atlántico hizo desaparecer el alisio y el *Use It Again* se cubrió de arena del desierto cerca de la costa mauritana, donde hizo slalom entre los barcos de pescadores. Y por sí con esto no bastara, un OFNI

golpeó uno de los timones afortunadamente sin causar averías.

Los dos siguientes hitos de esta circunnavegación son la travesía del Atlántico Sur y, sobre todo, el paso del cabo de Hornos, verdadero punto clave de este intento de récord. Si consiguen doblarlo sin sufrir graves daños a bordo antes de finalizar el mes de enero, o a principios de febrero, puede decirse que Pilliard y Pella estarán ya muy cerca de su objetivo, por mucho que apenas hayan cubierto la cuarta parte de su recorrido.

“Si es necesario, esperaremos a sotavento del cabo de Hornos a tener condiciones favorables para pasar”, declaró hace unas semanas Pella a *Náutica y Yates Magazine*. El naufragio del trimarán Actual de Yves Le Blévec en este punto, en el hasta ahora único intento de batir el récord de la vuelta al mundo al revés en un multicasco, es una lección muy presente a bordo del *Use It Again*.

QUINTO CENTENARIO

A partir de Hornos, Pilliard y Pella no seguirán la ruta de sus predecesores en este intento de récord: en lugar de ceñir por el océano Austral, su intención es seguir la ruta de Magallanes-Elcano y cruzar el Pacífico hasta el estrecho de Torres, entre Australia y Papúa Nueva Guinea, con un régimen de vientos más favorable a un multicasco.

De culminar el recorrido, el navegante catalán habrá conseguido otro de sus objetivos: celebrar el Quinto Centenario de la primera vuelta al mundo de la historia siguiendo la ruta de Magallanes y Elcano.

UN PROYECTO SOSTENIBLE

Había varias formas de rescatar el *Castorama* de Ellen McArthur, abandonado desde hacía varios años. Romain Pilliard lo tuvo claro desde el principio: tras varios años viendo la degradación del medio ambiente, se propuso recuperar el famoso trimarán sin perjudicar nuestro planeta, siguiendo los principios de la economía circular: reducir, reutilizar y reciclar. De esta forma, tanto las velas como la electrónica son de segunda mano.



© Jean Marie Liot

Álex Pella aspira a convertirse en el primer navegante con el mejor registro de circunnavegación en los dos sentidos.

© Jean Marie Liot

» Mini-Transat

OBJETIVO cumplido

© Vincent Olivaud



© Vincent Olivaud

El primer miembro de la Base Mini Barcelona en acabar fue el uruguayo Federico Waksman.

Una docena de ministas españoles consiguen terminar la popular transatlántica en solitario.

Nunca hasta ahora una docena de ministas españoles (o formados en nuestro país) habían conseguido terminar la Mini-Transat. Solo por este hecho, esta edición de la popular regata transatlántica en solitario supone un hito en la navegación de altura hispana, pese a que no se han podido repetir los podios de Àlex Pella en la primera década de este siglo.

Tras una primera etapa un tanto caótica por la sorprendente actuación de la dirección de regata, la segunda etapa (entre La Palma y Guadalupe) se caracterizó por la falta de consistencia del alisio en buena parte del recorrido y la necesidad de buscar el viento mucho más al Sur de lo habitual. Quienes supieron olvidarse de las clasificaciones provisionales (que priman a quienes navegan por la ruta más directa) y optaron por alargar el recorrido hacia el Sur se llevaron el gato al agua.

Pese a que al final el resultado de algunos fue algo peor de lo esperado, todos los miembros de la Base Mini Barcelona y también el alicantino Carlos Olsson cumplieron el objetivo que se habían marcado: ante todo, culminar con éxito una travesía del Atlántico en solitario a bordo de un mini de serie.

La única que no logró su objetivo fue Pilar Pasanau, que participaba por cuarta vez en esta clásica transatlántica y tuvo que retirarse en Canarias por problemas de piloto automático.

El primer miembro de la Base Mini Barcelona en acabar, el uruguayo Federico Waksman, reconoció que la regata había sido “muy dura”, sobre todo mentalmente tras comprobar que se había equivocado partiendo hacia el Oeste y no hacia el Sur.

Más animado parecía Genís Hontoria, que acabó segundo entre los diseños más antiguos y que al llegar a Guadalupe reconocía haber cumplido “un sueño de niño” y ya avanzaba que “el próximo paso es una vuelta al mundo”.

El canario Miguel Rondón fue de los pocos que optaron por dirigirse al Sur desde el principio y consiguió así mejorar notablemente su resultado de la anterior Mini-Transat: “He llegado al final del proyecto y de la aventura. Ha sido una etapa y una experiencia fantásticas”.

Carlos Manera también estaba eufórico y parece decidido a emprender una carrera como regatista oceánico: a las pocas semanas de desembarcar, inició una nueva transatlántica, esta vez como navegante a bordo del Volvo 70 HIPR.

La canaria Djemila Tassin reconocía los momentos difíciles durante la travesía, en los que lloró y llegó a decirle a la cámara “no permitas que vuelta a hacer una Mini-Transat, por favor”; pero tras la llegada confesaba que ya tenía ganas de volver a empezar una nueva edición.

También satisfecha estaba Anna Corbella, fundadora de la Base Mini Barcelona: “El resultado es muy positivo; todo el mundo ha conseguido el objetivo que tenía. Sí es cierto, por ejemplo, que Fede Waksman acabó peor de lo esperado, pero ha demostrado que puede estar delante.”

El futuro de la clase mini en España parece muy prometedor. Varios de los participantes en esta Mini-Transat están decididos a repetir dentro de dos años, algunos pasándose al prototipo y otros cambiando de barco por otro modelo más competitivo.

Con la experiencia acumulada, todo apunta a un nuevo salto delante de esta nueva cantera de vela oceánica en nuestro país, porque además ya hay nuevos aspirantes a participar en esta clásica transatlántica en solitario, dentro de dos años.



© Alexis Courroux

El 5.80
Menawan del
checo Michal
Krysta.



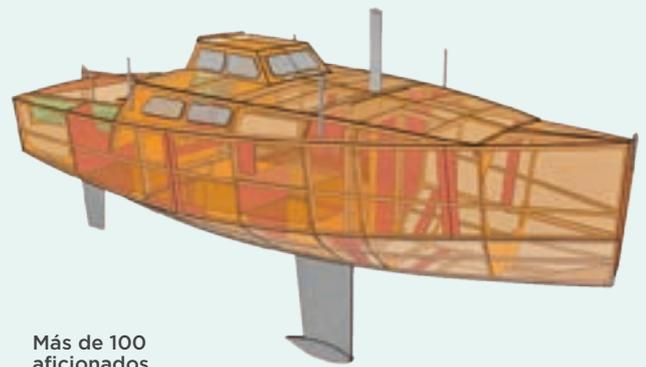
➤ Clase Mini 5.80

Bautizo oceánico de los nuevos 5.80

La clase ideada por el australiano Don McIntyre celebra con éxito su primera transatlántica.

La nueva clase de barcos de construcción amateur de 5,80 metros de eslora ideada por el australiano Don McIntyre ha celebrado con éxito su primera transatlántica. Los cinco solitarios que tomaron la salida de Puerto Rubicón en Lanzarote, culminaron la travesía hasta Antigua, demostrando así su capacidad de atravesar océanos.

Esto lo tenía ya muy claro Lutz Kohne, el director de regata, que tras el primer tramo entre Lagos (Portugal) y Marina Rubicón, aseguró que “con distintas condiciones de viento y mar, con rachas de 35 nudos y olas de 3-4 metros, estos barcos de construcción amateur han demostrado su capacidad de navegar”. El propio McIntyre experimentó las peores condiciones de la flota, pues pasó una noche a palo seco, con cinco



Más de 100 aficionados construyen en casa este velero en contrachapado de 5,80 metros de eslora.



Un diseño de Botín se impone en la Sydney-Hobart

El TP 52 *Ichi Ban* se ha impuesto por tercera vez en una de las más duras Sydney-Hobart de las últimas décadas. De los 88 barcos participantes, apenas 50 consiguieron completar las 628 millas del recorrido. El fuerte viento del sur combinado con la corriente que baja del norte en este tramo de la costa australiana forzó numerosas averías y retiradas en los dos primeros días de competición.

Este TP52 de Marcelino Botín se ha impuesto en las ediciones de 2017, 2019 y 2021, con lo que se convierte en el tercer barco que consigue ganar tres veces la gran clásica australiana de la vela oceánica.

horas de rachas de hasta 50 nudos y olas de 5 metros: “Simplemente es un barco increíble, y se comporta como un barco más grande de lo que es”.

El éxito de esta primera transatlántica en solitario ha tranquilizado a los más de 100 aficionados que están construyendo este velero en contrachapado. Jordi Mateu, que espera botar *La Voladora* esta primavera o verano, acudió a Lanzarote con Igor Carretero e Ignasi Sacristà para ver estos primeros ejemplares de la clase ya terminados y navegando. “Durante la construcción tienes momentos de dudas, pero son barcos sólidos y lo serán aún más”, aseguró Mateu, muy animado después de ver los primeros ejemplares terminados y navegando. La vuelta al mundo por etapas, en solitario y siguiendo la ruta de los alisios en 2024 parece ahora más cerca.

Superetapa austral de 12.750 millas en la Ocean Race



La primera edición de la Ocean Race (sucesora de la Volvo Ocean Race y de la Whitbread) ya tiene fechas y etapas. El calendario y el recorrido tradicionales han cambiado sustancialmente, tanto en un intento de mejorar la lista de inscritos en imoca y en VO65, como para evitar mayores problemas con la pandemia y acortar la duración de la prueba (una forma de rebajar los costes).

Para empezar, se retrasa la salida hasta el 15 de enero de 2023, para dar tiempo a los posibles imocas participantes que quieran correr antes la Ruta del Ron. Pero además, ante la falta de garantías de que las posibles paradas en China, Australia y Nueva Zelanda no se vean afectadas por medidas anti-Covid, la Ocean Race se saltará estos países. La principal consecuencia de esto es una superetapa austral de 12.750 millas entre Ciudad del Cabo e Itajaí, en Brasil, algo nunca visto en la vuelta al mundo por etapas y tripulación: Índico, Pacífico y Cabo de Hornos sin parada ni descanso.

La prueba empezará con un sprint de 1.900 millas entre Alicante y Cabo Verde, desde donde seguirá a Sudáfrica. Tras la parada en Brasil, la regata visitará Newport (EEUU) y Aarhus (Dinamarca), pasará por Kiel (Alemania) y hará una última parada en La Haya (Países Bajos), antes de terminar por primera vez en el Mediterráneo, concretamente en la italiana Génova, donde el 1 de julio se disputará la última In-Port Race. Un total de 32.000 millas a cubrir en cinco meses y medio.



➤ Rumbo a un futuro más limpio: ZF y Torqeedo, una asociación perfecta

Limpio, silencioso, potente, el Deep Blue 50 SD, Premiado en los METS Boat Builder Awards 2021, proporciona propulsión eléctrica para atracar sin emisiones, una navegación eficiente y un crucero casi silencioso.

Con este motor el especialista en transmisiones ZF y Torqeedo han colaborado con éxito en una nueva gama de sistemas de propulsión que, como se demostró durante su aplicación principal en el catamarán de crucero Excess 15 del Groupe Bénétteau durante el Salón Náutico de Cannes, ofrecen un empuje y maniobrabilidad limpios, silenciosos y potentes. Las unidades también suministran hidrogenación eficiente, manteniendo el sistema de a bordo cargado mientras navega, lo que ayuda a reducir aún más la huella de carbono.

En el Excess 15, dos Deep Blue 50 SD se combinan en una configuración de navegación en mar abierto, con Torqeedo suministrando un motor eléctrico y una solución de batería y ZF suministrando su probada tecnología saildrive.

Juntos, los dos motores generan 100 kW de potencia,

lo que permite velocidades de hasta 10 nudos. La navegación eléctrica, es decir, hacer funcionar las unidades en modo de bajas revoluciones mientras se navega, , junto a la recuperación de energía navegando a vela es más que suficiente para abastecer las cargas de los sistemas de a bordo, sin necesidad de encender un generador de combustible. Una asociación perfecta.

POTENTE PROPULSIÓN LIMPIA Y SILENCIOSA

En una configuración de motor único, el Deep Blue 50 SD ofrece 50 kW de potencia con una velocidad máxima de la hélice de 1.325 rpm y 425 Nm de par. Además del Deep Blue 50 SD, ZF y Torqeedo también están desarrollando un Deep Blue 100 SD más potente que está dirigido a los fabricantes que buscan una integración personalizada. Con varias salidas de potencia y opciones de batería disponibles, la gama de unidades Deep Blue SD es ideal para diferentes tipos de embarcaciones además de catamaranes, como veleros, transbordadores y taxis acuáticos. ➤ torqeedo.com

El Deep Blue 50 SD ofrece una solución saildrive integral para veleros.

➤ Volvo Penta impulsa un nuevo barco híbrido

Volvo Penta ha anunciado una solución híbrida avanzada para un nuevo barco turístico de la empresa especializada en cruceros de aventura y turismo náutico sostenible Hurtigruten, en el archipiélago Svalbard, a medio camino entre Noruega y el Polo Norte.



El nuevo barco destinado a turismo sostenible en el ártico se denominará Kvitbjørn (Oso Polar).

Las pruebas piloto empezarán en Svalbard en mayo de 2022. El barco, casi silencioso, tiene el potencial de transformar la industria del turismo sostenible sin perturbar la naturaleza y el hábitat de este remoto archipiélago.

Impulsado por una solución híbrida Volvo Penta con doble motorización D4-320 DPI Aquamatic, el barco tiene una velocidad máxima de 32 nudos y una velocidad de crucero de 25 nudos. Esta embarcación, diseñada y construida por Marell Boats Sweden AB, se adaptará a las necesidades del cliente y será lo suficientemente robusta para operar de manera segura en el exigente entorno ártico, operando en temperaturas bajo cero con un amplio rango de 500 Nm.

➤ volvopenta.com



>> Proyecto subacuático de ayuda a la ciencia

El arqueólogo Gustau Vivar y el biólogo Boris Weitzmann lideran un proyecto internacional en el marco de la Confederación Mundial de Actividades Subacuáticas (CMAS) para que los submarinistas ayuden a los científicos. Ambos están al frente del nuevo departamento de Ciencia Ciudadana, que se ha creado dentro de la organización que agrupa a 130 federaciones de todo el mundo. El objetivo es que durante una inmersión los buceadores lleguen hasta donde no pueden hacerlo los científicos en la recogida de datos sobre el impacto del cambio climático, haciendo seguimiento de especies en peligro e incluso ayudando en la replantación de posidonia para recuperar o ampliar las paraderas existentes.

Consciente de que el submarinismo aficionado puede ayudar a la ciencia, con la creación del nuevo departamento que lideran los dos científicos gerundenses la CMAS busca acercar el mundo subacuático y las ciencias del mar a la sociedad apelando a los aficionados al submarinismo que a medida que van adquiriendo experiencia se interesan más por los aspectos científicos de sus inmersiones que por la contemplación pasiva del fondo.

>> Botadura del Sunreef 80 Eco

Sunreef Yachts lanzó recientemente el catamarán de lujo sostenible Sunreef 80 Eco totalmente eléctrico.

El sistema de energía solar del Sunreef 80 Eco cuenta con paneles solares integrados ultraligeros en los costados del casco, el mástil, la superestructura y el techo. Usando una tecnología pionera en la industria, el sistema fotovoltaico puede entregar hasta 36 kWp.

La propulsión se basa en dos motores eléctricos de 180 kW que brindan la máxima eficiencia energética y rendimiento. Mientras navega, el Sunreef 80 Eco recupera energía del movimiento pasivo de las dos hélices gracias a un avanzado sistema de generación hidráulica. La energía obtenida se utiliza para alimentar tanto la propulsión como los electrodomésticos. El sistema podrá generar más de 15 kWh navegando a más de 7 nudos.



El Sunreef 80 Eco usa placas solares en las bandas de los cascos.

>> Northern Explorer AS: crucero de lujo sin emisiones

La empresa noruega Northern Explorer, especializada en viajes de descubrimiento respetuosos con el entorno, ha anunciado el lanzamiento de su concepto de crucero de lujo totalmente sostenible que tiene como objetivo abrir la puerta a comunidades y espacios naturales únicos en los países nórdicos con embarcaciones ecológicas avanzadas.

La iniciativa ha surgido en Noruega donde la regulación gubernamental que entrará en vigor a partir de 2026 hará que las emisiones cero sean obligatorias en los enclaves del patrimonio mundial de Geirangerfjord y Nærøysfjord.

LOS PRIMEROS CRUCEROS PROPULSADOS POR HIDRÓGENO

El plan contempla una serie de 14 barcos con capacidad para 300 pasajeros en 150 camarotes y



100 tripulantes. Los primeros están destinados a estar operativos a partir de 2024/2025.

Los barcos contarán con tecnologías limpias que incluyen propulsión completamente eléctrica, almacenamiento de energía en baterías, celdas de combustible de hidrógeno y suministro auxiliar de energía renovable (energía eólica y solar).

Los sofisticados sistemas HVAC protegerán contra la propagación de patógenos, mientras que el uso extensivo de materiales reciclables promoverá la circularidad. También contarán con tecnología LADAR avanzada para detectar desechos plásticos marinos y crear conciencia sobre la contaminación marítima.

> [northern-explorer.com](https://www.northern-explorer.com)

El futuro de los foils: un repaso a la historia

» Texto e ilustración de Isidro Martí.

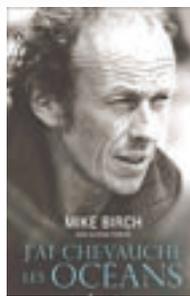


La fulgurante entrada de los foils en el mundo de la regata me lleva a reflexionar sobre su futuro en la competición y, sobre todo, en la vela de crucero.

Delante de las costas de Guadalupe, en 1978, se libraba una batalla que haría historia. Dos veleros luchaban por cruzar la línea de llegada recorriendo las últimas millas de una travesía atlántica en solitario. Después de 23 días, 6 horas y 56 minutos de regata y 3.542 millas navegadas, el trimarán amarillo de Mike Birch adelantó al monocasco *Kriter V* de Michel Malinovski, sacándole 98 segundos de ventaja.

La primera edición de la Ruta del Ron hizo así historia al consagrar el dominio de los multicascos sobre los monocascos. Pero la victoria del enjuto Birch —medio calvo y con dentadura prominente— sobre el dentagónico Malinovski no tendría

que sorprendernos. En la *Transat*, entonces llamada *Ostar*, de 1976, el canadiense Birch llegó segundo detrás de Eric Tabarly, con el *Third Turtle*, otro trimarán de ¡31 pies! El barco de Tabarly, el *Pen Duick VI* es un queche de 22 metros de aluminio que participó en la primera edición de la vuelta al mundo *Whitbread* en 1973. La quilla era de uranio empobrecido. El trimarán de Birch, por decirlo de alguna manera, se lo puede construir cualquier aficionado en garaje o jardín de casa en los ratos libres. Además, la transatlántica del 76, que ganó el aguerrido Tabarly, fue una edición durísima, con un tren de borrascas que desmantelaron la flota de monocascos dando la victoria al navegante francés. Pero



Mike Birch fue segundo en la *Ostar* de 1976, detrás de Eric Tabarly.

Birch, con un trimarán casi de juguete, no sólo llegó sano y salvo, sino que además se clasificó segundo, lanzando su aliento canadiense sobre la espalda de Tabarly. ¿El secreto de los multicascos? Evitaban la dura ceñida del Atlántico Norte optando por una ruta alternativa más al sur, con vientos portantes más benévolos. Sí, recorrían más millas, pero la sorprendente velocidad de estas embarcaciones lo compensaba de sobras. Su estabilidad de formas les ahorra tener que arrastrar quillas pesadísimas de plomo. Literalmente, volaban sobre las aguas. Y de propina se ahorran los vientos duros y la mar formada del norte Atlántico Norte. El carismático Birch se coló en la historia de la vela entre gigan-

tes galos y británicos, consiguiendo popularizar los trimaranes, demostrar su competitividad y haciendo soñar que cualquier navegante con un modesto presupuesto podía competir con los mejores. Birch se dedicaba, cuando no estaba compitiendo, a patronear veleros en transportes oceánicos. Un buen entrenamiento, según afirmaba el mismo.

LOS FOILS

¿Qué tiene todo esto que ver con los foils, pensará con razón el avisado lector? Mucho. Tabarly, que no tenía un pelo de tonto, vio venir toda esta revolución, y puso en marcha un trimarán de regatas que, adivina adivinanza, llevaba foils. El espectacular multicasco *Paul Ricart* batió el record del Atlántico en el verano de 1980. Hace cuarenta años, el innovador navegante francés ya se adelantó a una época. Por cierto, algunos barcos de transporte de pasajeros ligeros ya aplicaban esta tecnología. En Canarias ya operaba un Jetfoil de pasaje en 1980. Quiero decir con esto que lo que ha ocurrido con los actuales IMOCA y los catamaranes de la Copa América es que han hecho explotar una tecnología ya existente, pero que se ha beneficiado de dos factores: la ligereza de los nuevos materiales de construcción de cascos, palos, jarcia y velas y las quillas basculantes, en el caso de los monocascos. Una sabia combinación de toda esta nueva tecnología en realidad lo que ha hecho es resucitar y desarrollar un invento ya antiguo. Como ha ocurrido con muchas cosas a lo largo de la historia.



El barco de Tabarly, el *Pen Duick VI*, participó en la primera edición de la vuelta al mundo Whitbread en 1973.

En La Ruta del Ron de 1978 el trimarán amarillo de Mike Birch adelantó al monocasco *Kriter V* de Michel Malinowski.

Los actuales IMOCA y los catamaranes de la Copa América han hecho explotar una tecnología ya existente.

SIMILITUDES

No solo es que Tabarly equipara foils en su trimarán. Creo que vale la pena comparar el debate de los años setenta con el actual. En 1978 Birch demostró que era más rápido un trimarán, y lo que es mejor, más barato que un monocasco. ¿Acabó eso con los monocascos? La historia nos dice que no. Los catamaranes y trimaranes han batido todos los records de velocidad en las travesías del Atlántico y la vuelta al mundo. Pero los monocascos han seguido reinando en competiciones oceánicas como la Volvo y, sobre todo, en la Vendée.

El video no mató a la radio. Internet no ha acabado con la televisión. El teatro sobrevive al cine. Algo parecido ha pasado con los multicascos y los monocascos. Los trimaranes y catamaranes tienen problemas de amarre, y en el mundo del crucero eso pesa mucho. Tienen la pequeña manía de volcar, o lo que es peor, clavar el casco de sotavento en el agua con más facilidad de lo que querríamos. Y eso en un monstruo oceánico ha causado pérdida de vidas humanas. Los regatistas oceánicos de multicascos han de gestionar la máxima velocidad con la seguridad, como cualquier regatista inteligente, pero reconozcamos que el error en un multicasco se paga más caro.

IMOCA

Otro factor que sin duda revolucionó los monocascos fue el nacimiento de la clase open IMOCA. Veleros de sesenta pies rápidos y seguros, que en el inicio de los noventa pusieron en jaque a los míticos maxis IOR.

Con veinte pies menos de eslora, liberándose del corsé de un sistema de medición obsoleto, llegaban en tiempo real con los maxis. Los cruceros a vela actuales han copiado las líneas de agua de los open. Esta segunda revolución permitió que los monocascos incrementaran su competitividad, su velocidad y, sobre todo, seguridad. En 1985, durante la vuelta al mundo, los monocascos todavía ceñían contra los alisios del Atlántico sur. Los multicascos y los sesenta pies open monocasco demostraron que valía la pena rodear el anticiclón de Santa Helena. Si, se recorren más millas, pero se navega con portantes y mucho más rápido. Como Birch demostró en 1978.

Los foils han venido para quedarse. Pero el monocasco, incluso sin foils, seguirá reinando. Los apéndices complican el amarre de estos barcos, las posibilidades de avería son mayores, como vaticinó Jean Le Cam en la última Vendée, y su clasificación le dio la razón. El interior de un crucero con quilla basculante queda comprometido, además de generar problemas estructurales. La última edición de la Copa América con monocascos esquiando sobre foils fue aburrida: velas rígidas y maniobras robotizadas. Faltaron espís, tangones, asimétricos, la magia de unas maniobras arriesgadas. No es atractivo ver a cuatro tipos con casco dándole a los pedales. Para eso ya tenemos el Tour. Gracias a los open 60 y ultraligeros, seguiremos viendo monocascos de crucero sin foils surcar las aguas durante muchos años.



VELA BÁSICA (2)

ORZA Y TIMÓN

JM Ferrer Sirvent - Asesoramiento: Toni Tió

EN EL CAPÍTULO ANTERIOR VEÍAMOS COMO SE CONSIGUE LA FUERZA PARA QUE EL BARCO SE PONGA EN MOVIMIENTO, PERO ESTA FUERZA TODAVÍA NO NOS PERMITE GANARLE TERRENO AL VIENTO SINO QUE SEGUIMOS SU DIRECCIÓN. PARA CONSEGUIRLO NECESITAMOS UNA SEGUNDA FUERZA QUE SEA CONTRARIA A LA QUE SE APLICA A LAS VELAS. ESTA FUERZA LA PROPORCIONA LA ORZA.

1. PARA VER LA IMPORTANCIA QUE TIENE LA ORZA EN LA NAVEGACIÓN CONTRA EL VIENTO (CEÑIDA) SÓLO HEMOS DE RECORDAR LA TEORÍA DE NEWTON: PARA CADA ACCIÓN HAY UNA REACCIÓN IGUAL Y EN SENTIDO CONTRARIO.

2. PARA HACERLO MÁS GRÁFICO IMAGINEMOS UNA ACEITUNA (QUE SERÍA EL BARCO) COMPRIMIDA ENTRE DOS DEDOS (UNO SERÍA LA VELA Y EL OTRO LA ORZA). EL RESULTADO DE ESTAS DOS FUERZAS CONTRARIAS PROPULSA A LA ACEITUNA (BARCO).

3. PERO ANTES DE CONSEGUIR QUE EL BARCO VAYA HACIA DELANTE, GRAN PARTE DE LA ENERGÍA DEL VIENTO YA SE HA GASTADO EN CREAR Y CONTRARRESTAR ESTAS FUERZAS LATERALES Y MUY POCO SE HA CONVERTIDO EN FUERZA PROPULSORA.

4. PARA LOGRARLO SÓLO HAY UN SECRETO: DISMINUIR AL MÁXIMO LAS FUERZAS DE RESISTENCIA AL AVANCE Y AUMENTAR LA FUERZA PROPULSORA. PARA ELLO DEBEREMOS CONTAR CON UN CORRECTO DISEÑO DE CASCO Y UN BUEN GOBIERNO DEL BARCO.

VIENTO

FUERZA VÉLICA

5. Y PARA QUE EL BARCO ESTÉ BIEN GOBERNADO SIEMPRE DEBEREMOS NAVEGAR CON LA SUPERFICIE VÉLICA ADECUADA. UN EXCESO DE VELA HARÁ QUE EL BARCO NO NAVEGUE EN LAS LÍNEAS DE AGUA PARA LAS QUE FUE DISEÑADO, TENDREMOS QUE CORRIGIR CONSTANTEMENTE SU TENDENCIA A ORZAR CON EL TIMÓN Y CON ELLO AÑADIREMOS OTRA FUERZA DE RESISTENCIA AL AVANCE.

FUERZA DE ORZA

EL RESULTADO DE LAS DOS FUERZAS COMBINADAS PROVOCARÁN EL AVANCE CONTRA EL VIENTO

LA ORZA Y EL TIMÓN SON LOS APÉNDICES SUMERGIDOS QUE DIVIDEN Y DESVÍAN EL AGUA DE LA MISMA MANERA QUE LO HACE LA VELA CON EL VIENTO (VER CAPÍTULO ANTERIOR). CONSEGUIR LA DESVIACIÓN CORRECTA DE ESTOS DOS FLUIDOS Y EQUILIBRAR LAS FUERZAS QUE GENERAN ES LO QUE NOS PERMITIRÁ SACARLE EL MÁXIMO RENDIMIENTO AL BARCO.

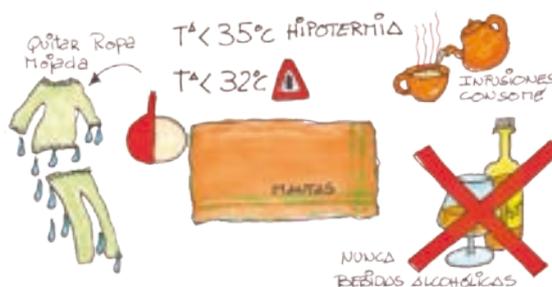
(PRÓXIMO CAPÍTULO: VIENTO REAL Y VIENTO APARENTE)

» Primeros auxilios

Hipotermia

Tras una inmersión prolongada en aguas frías, en caso de naufragio, o permaneciendo muchas horas con la ropa empapada y temperaturas muy bajas, puede presentarse este fenómeno, en el que la temperatura del cuerpo cae por debajo de los 35°. Si el descenso de temperatura es muy grande, por debajo de los 26°, puede llegar a producirse la muerte del afectado. En un primer estadio el enfermo presenta temblores o escalofríos, piel y extremidades muy frías, palidez, sequedad de mucosas, pulso y respiración más lentos de lo habitual. Posteriormente se producen alteraciones del carácter: apatía y conducta irracional, falta de interés, hasta llegar a la pérdida de conciencia. En los estadios finales, el pulso y la respiración son difícilmente detectables, incluso podría parecer que el enfermo ha muerto.

» **Qué hacer:** Impedir que el afectado siga perdiendo calor, quitándole la



ropa mojada, tapanlo con mantas e instalarlo en una litera caliente. Si es posible, colocarle una botella de agua caliente sobre el pecho o bajo la axila derecha. Si la víctima está consciente se le pueden dar bebidas calientes azucaradas o chocolate. Los afectados por la hipotermia deben ser calentados a la misma velocidad que el enfriamiento sufrido: rápidamente en los que han estado sumergidos en agua fría, lentamente en quienes se han enfriado lentamente.

» **Qué no debe hacer:** Suministrar bebidas alcohólicas ni colocarle bolsas de agua caliente en las extremidades ya que esto aumenta el flujo sanguíneo hacia los miembros fríos y puede causar una posterior caída de la temperatura central.

» Estiba

Trasiego de objetos pesados



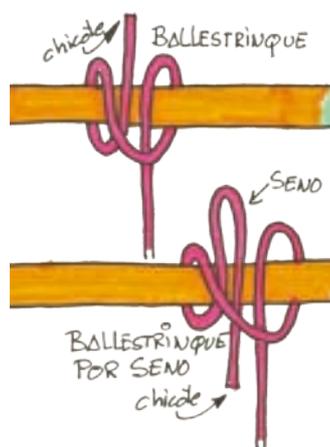
Hay ocasiones en las que se necesita cargar o descargar un objeto pesado del barco. Cargar el motor auxiliar, cambiar un depósito, subir el chinchorro a cubierta, etc. Además, cuando el barco tiene una eslora considerable, todos sus pertrechos aumentan mucho en peso. Por poner un ejemplo, un winche de génova de un maxi puede llegar fácilmente a pesar 35 kilogramos con campana incluida. La manera más sencilla de mover pesos es aprovechar una driza, casi siempre la del espí pues permite trabajar en distintos ángulos. Se iza el peso correspondiente con la driza y, ya sea a mano o mediante un cabo de guía, se puede trasladar el peso en el aire y depositarlo donde sea necesario. No tenga miedo por la driza, pues su carga de trabajo supera con creces el peso que se le pueda colgar. Sin ir más lejos, un motor de un velero de 12 metros puede izarse con la driza sin riesgo de ninguna clase. Los 700 o 800 kg del motor los aguanta perfectamente una driza. En este caso concreto es aconsejable usar la de mayor.

» Cabullería

Ballestringue, un nudo clásico

El nudo denominado ballestringue es básico en todo lo concerniente al uso de cabos. Muy marinero, por su efectividad y simpleza, debe ser conocido y utilizado por toda la gente de mar. Para colocar las defensas, para un amarrar momentáneo, para azocar un cabo, colgar el cubo de los pasamanos, montar una toldilla, etc...

A veces se pasa por seno para poder deshacerlo más rápido (es el clásico nudo para colgar las defensas en el guardamancebos), o se le hace un cote a continuación, para aumentar su seguridad. Cuando este nudo trabaja a tracción constante su seguridad es alta, pero si trabaja a tirones puede acabar cediendo. Para estos casos use otro nudo o asegure bien el ballestringue. Se suelta estupendamente, aunque esté mojado, solo necesita liberar la tensión.



SUPERYATES



ELEGANCIA



La nueva Riva, que hizo su debut en el pasado Cannes Yachting Festival, es una evolución de la aclamada Riva 76' Perseo que propone nuevas soluciones estéticas sobre la base de un diseño funcional y con la mirada puesta en la habitabilidad y las prestaciones.

» G. de Soler
» Fotos: Alberto Cocchi

Y CARÁCTER



1. La cubierta de proa, protegida por el alero del fly, está perfectamente acondicionada para relajarse al aire libre.

2. Abatiendo la mesa de la bañera se consigue un espacioso solárium.

3. Elegante y funcional, la cocina se sitúa en el nivel inferior para dejar libre toda la cubierta principal.

Equipada con los dos propulsores MAN 1550 de 1.550 Hp de los que se dota de serie, la Riva 76' Perseo Super ofrece una velocidad máxima de 32 nudos y de 28 en crucero con una autonomía a este ritmo superior a las 300 millas. Si se opta por la potencia superior de 1.800 Hp, la velocidad máxima se sitúa en 37 nudos y 32 nudos en crucero prácticamente con la misma autonomía, unas prestaciones excelentes para un gran crucero deportivo de 23,25 metros de eslora total y 5,75 metros de manga.

La Riva 76' Perseo Super, encuadrada en la gama Sportfly del renombrado astillero italiano con sede en Sarnico y parte del Ferretti Group —en la que se cuentan además la 66' Ribelle y la 88' Folgore— es el resultado de la colaboración entre el Comité de Estrategia de Producto liderado por Piero Ferrari, el diseñador Mauro Micheli, fundador de Officina Italiana Design con Sergio Beretta, y el Departamento de Ingeniería del Grupo Ferretti.

El estilo exterior, con más de 40 metros cuadrados de superficies acristaladas en el casco y en la superestructura, se ve reforzado, además de por el acentuado perfil aerodinámico, por el singular techo con una sección delantera abrible situada sobre el salón, cuya doble función es iluminar el espacio subyacente y permitir la entrada de aire fresco al interior.

DISFRUTAR DEL ENTORNO

Toda la zona de popa está diseñada para ofrecer el máximo confort a los huéspedes y ser práctica para la tripulación. Casi toda la plataforma de baño se puede bajar al agua, donde actúa como una superficie sumergida para relajarse y una ayuda para subir a bordo desde el agua de forma segura.

Además, cuando la puerta del garaje está abierta y la plataforma de baño baja, la botadura e izado del tónder Williams Turbojet 325 que el garaje permite estibar y que posee suficiente capacidad para dos Seabobs es una



4 <<



5 <<

>> 7

operación sumamente rápida y sencilla. La cubierta de popa ofrece un área para socializar, con un sofá en la sección de popa y una gran mesa de teca para ocho personas. Opcionalmente, toda la zona se puede convertir en un gran solarium con un mecanismo que baja la mesa, cuyos pedestales son de inox, y cubrirla con colchonetas. Para un mayor confort esta zona puede completarse opcionalmente con un frigorífico de cajón debajo del sofá o un puf con mesa baja, así como con una barra de bar esquinera con taburetes ultimada con nevera, máquina de hielo y fregadero.

A babor, debajo de las escaleras que conducen al fly, está la entrada a la cabina de la tripulación, situada en la cubierta inferior.

La espaciosa cubierta alta, perfectamente integrada en las líneas aerodinámicas del yate, ofrece, además del puesto de gobierno —situado en el eje de crujía y flanqueado por sendos sofás de acompañamiento—, un gran solarium central de unos 4 metros cuadrados, con un sofá orientado hacia proa.

Aquí también se han introducido varias soluciones para aumentar la comodidad, incluido un cajón frigorífico opcional debajo del sofá junto al puesto de mando.

La zona de proa de la cubierta, por su parte, está acondicionada como un gran salón al aire libre con un sofá frontal que puede cubrirse con una capota. Un gran solarium en la punta de la proa completa el equipamiento de esta zona privada de relajación.

Finalmente, una tercera estación para maniobras de ataque también está disponible bajo pedido.

INTERIOR EXCLUSIVO

La madera dominante en el salón principal para la versión estándar es el roble de color arena, yuxtapuesto en

4. La cubierta principal interior es transparente y permite disfrutar del entorno sin barreras.

5. La zona de estar se extiende a toda la manga en comunicación con la cubierta de popa.

6. Tres grandes pantallas permiten controlar todos los sistemas de a bordo.

el estilo clásico de Riva contra superficies de espejo o lacas claras y oscuras, con detalles de acero inoxidable pulido. A petición, el propietario se puede optar por el palo de rosa como la madera principal.

El salón es un espacio abierto amplio. Tras la puerta de entrada acristalada, la zona de estar en estribor está amueblada con un sofá, un sillón y un puf diseñado por Gentili & Mosconi y una mesa de centro con cubierta de cuero. Los cojines Mariaflora son un detalle que realza la acomodación.

Más a proa está el comedor con capacidad para ocho personas, con un sofá en forma de L elegantemente conjuntado con la mesa de roble y las sillas de cuero negro de Arper.

Más a proa en la banda de estribor y equipado con dos asientos de piloto Riva se encuentra el completo puesto de gobierno desde el que se controlan todos los sistemas del yate y que goza de una excelente visibilidad perimetral sobre el entorno.



» 7



7. La cabina principal ocupa la parte central del barco.

8. El baño de la cabina del propietario responde a los mismos criterios estéticos que el resto del barco.

» Con interiores refinados y elegantes, la Riva 76' Perseo Super pone el acento en las prestaciones y el confort. «

REFINAMIENTO Y CONFORT

La cubierta inferior también se caracteriza por la combinación refinada de roble color arena y laca pálida u oscura intercalados con detalles de cuero negro. En el diseño estándar, la cubierta inferior está dotada de un pequeño salón amueblado con un sofá en L de Gentili & Mosconi y, bajo pedido, con un puf con una mesa baja. Frente al salón, en el lado de estribor, hay una cocina separada por una puerta y completamente equipada con electrodomésticos, una encimera y un fregadero dispuestos a lo largo del costado del casco y en la zona de popa.

Una optimizada distribución permite tres cabinas para seis invitados, todas con baño propio, pero existe la opción de una cuarta cabina.

El camarote principal, de elegante diseño minimalista, ocupa la sección central de esta cubierta y está dotada de una cama doble con cabecero y laterales de cuero y un mobiliario ergonómico y funcional retomando los criterios estilísticos del resto del barco. El baño está detrás de una puerta de espejo de vidrio ahumado.

En la banda de estribor hay una cabina de invitados amueblada con camas individuales y un baño separado, mientras que la cabina VIP está en la proa, con un armario doble y un baño con ducha separada.

Todos los mamparos de proa y popa de la suite principal tienen un aislamiento adicional para garantizar el máximo confort acústico con respecto a las otras áreas y la cocina.

La cabina de la tripulación, con acceso independiente

» 7



9 «



10 «

9 y 10. La cabina VIP, con ventanas a ambas bandas, ocupa el triángulo de proa y dispone de cama en isla y un exquisito baño integrado.



11 <<

y comunicada directamente con la sala de máquinas, incluye un baño y una zona de noche con dos literas.

11. Cada cabina dispone de su propio baño completo.

TECNOLOGÍA PUNTERA

Como ya hemos señalado al principio, el nuevo Riva 76' Perseo Super está equipado de serie con un par de motores MAN V12 V-drive de 1.550 Hp cada uno que pueden ser opcionalmente dos MAN V12 de 1.800 Hp.

El puesto de gobierno está equipado con un sistema de dirección por cable electrohidráulico Xenta con control independiente de los timones para optimizar los giros deportivos y un sistema Simrad Command con control integrado a bordo y controles de navegación y maniobras que permite gestionar todo el yate utilizando tres pantallas táctiles de 16 pulgadas. Opcionalmente se puede dotar de tres pantallas táctiles de 19 pulgadas y un joystick de maniobra. El puesto de mando externo tiene una pantalla táctil de 16 pulgadas en la versión estándar y dos como opción.

La Riva 76' Perseo Super está equipada con interceptores Humphree automáticos, lo que garantiza la máxima simplicidad de uso y un consumo de combustible optimizado.

El joystick de maniobra Aventics con función de modo de atraque también está disponible como una opción, para facilitar la maniobra cuando se atraca de costado, con movimiento lateral obtenido por la acción combinada de las hélices principales y la hélice de proa.

Opcionalmente y para maximizar el confort se puede instalar un estabilizador Seakeeper NG18 para reducir el balanceo cuando se esta fondeado.

Características

- » Eslora total: 23,25 m
- » Eslora de casco: 22,67 m
- » Eslora de flotación: 19,57 m
- » Manga: 5,75 m
- » Calado: 1,90 m
- » Desplazamiento en rosca: 52.300 kg
- » Capacidad de agua: 840 l
- » Capacidad de combustible: 5.600 l
- » Motorización estándar: 2 x MAN V 12 1550
1.550 Hp/1.140 kW a 2.300 rpm
- » Motorización opcional: 2xMAN V 12 1800
1.800 Hp/1.324 kW a 2.300 rpm
- » Diseño: Product Staregy Committee-
Officina Italiana Design
- » Ingeniería: Ferretti Group Engineering
Department
- » Categoría de navegación: A/16
- » Constructor: Riva Yachts. riva-yacht.com
- » Importador: Ventura Yachts.
venturayachts.com



Propulsada con dos MAN de 1.550 Hp la Riva 76' Perseo Super alcanza los 32 nudos.



SUPERYATES



NUEVO Y8

MÁS RENDIMIENTO Y MÁS VOLUMEN

La historia de éxito de YYachts comenzó con el Y8. Después de *Cool Breeze*, el primer YYacht de la historia, y otros pedidos personalizados de Y8, YYachts desarrolló una plataforma modificada de 80 pies para un cliente suizo. Para el nuevo Y8, el equipo de diseño y desarrollo de YYachts con sede en Palma de Mallorca cooperó con Surge Projects, el estudio de diseño mallorquín liderado por Javier Jáudenes, con una gran experiencia en el diseño de yates rápidos.

A diferencia del Y8 anterior, el nuevo modelo tiene una popa más ancha, por lo que, en combinación con el mástil más retrasado, Javier Jáudenes predice un potencial de alta velocidad para su diseño.

El nuevo Y8, construido en carbono, ofrece los estándares habituales de YYachts, como el garaje transversal en la popa, el foque autovirante, el acceso separado para la tripulación en la cabina o la caseta plana, cuyas ventanas colocadas de manera óptima evitan que el yate se caliente demasiado.

El volumen interior del yate es un 20 por ciento mayor que el de su predecesor. Esto da como resultado muchas opciones de diseño diferentes: la suite del propietario, que incluye un salón separado, se puede ubicar en la proa o en la popa con acceso directo a la cabina, la cocina se puede instalar abierta o cerrada, y se pueden instalar tres o cuatro camarotes. Al mover la sala de máquinas debajo del piso del salón, el yate obtiene un centro de gravedad más bajo y, por lo tanto, un mejor equilibrio, lo que resulta en una velocidad adicional.

Además, gracias al plan del salón ligeramente elevado, se puede disfrutar de una vista sin obstáculos del mar desde él.

» yyachts.de

TANKOA YACHT

PRIMER TANKOA T450

El primer casco del nuevo superyate de 45 metros del astillero italiano Tankoa Yacht tiene como destino un cliente norteamericano.

Construido en acero y aluminio, el diseño exterior del T450, de Giorgio M. Cassetta, está en línea con el estilo atemporal de la marca, pero agrega un elemento vertical a la superestructura y equilibradas líneas horizontales, lo que le da al proyecto un estilo sobrio y elegancia. Giorgio Cassetta también será responsable del moderno diseño interior.

Presentado al astillero genovés por Boumer Jousma y Vittoria Santarone de Italian Yacht Group de Ft. Lauderdale, el cliente de esta primera unidad solicitó muchas personalizaciones que enfatizan la flexibilidad de la plataforma. Estos incluyen ventanas mucho más grandes en la cubierta principal y un salón de la cubierta superior más largo, lo que elevó el tonelaje bruto de 435 GT a 450 GT para proporcionar más volumen interior, todo sin alterar las proporciones equilibradas del yate.

Entre sus características destacadas se encuentra una gran suite principal en la cubierta principal y un cine al aire libre en la cabina de popa; cinco suites de invitados en la cubierta inferior y un generoso club de playa en la popa; una cubierta superior con gimnasio dedicado, así como un hogar en la cubierta de proa y una amplia terraza con jacuzzi con paredes de vidrio y comedor a la sombra.

» tankoa.it



El primer T450 está programado para entregarse en 2023

LA VELA COMO SINÓNIMO DE RESPETO Y SOSTENIBILIDAD DE LA BIOSFERA

1 CIRCUITO DE REGATAS MENORCA RESERVA DE LA BIOSFERA

3 PUERTOS 3 REGATAS 1 ISLA



▲ RC MARÍTIM DE BARCELONA > CN CIUTADELLA: 29,30 ABRIL,1 MAYO

▲ PORT DE MATARÓ > FORKELLS: 10, 11 12 JUNIO

▲ PORT OLÍMPIC DE BARCELONA > ES CASTELL (CN VILLACARLOS): 9,10,11 SEPTIEMBRE

ÁREA MARINA

El área marina de la Reserva de Biosfera de Menorca es actualmente la reserva de biosfera con mayor superficie marina del Mediterráneo. Su territorio abarca la zona correspondiente al Mar Territorial de la isla, la zona adyacente hasta las 12 millas náuticas. La superficie actual de la reserva marina supone el 85% del total de la Reserva Biosfera de Menorca, con 445.005 ha.





J. Fontaine

MY4.S

MY4.S PELÍCULA



FOUNTAIN PAJOT.
MOTOR YACHTS

WIDEN YOUR HORIZONS



@fontainepajot.motoryachts 
 @fontainepajot.motoryachts 
 motoryachts-fontaine-pajot.com 