

PRUEBAS MOTOR

Beneteau Antares 9
Schaefer V33
Kumbra 34
Nuva M11 Cabin
Aiata Wayfinder 38
Jeanneau Merry Fisher 1295 Coupé
Level 43 ST
Dhamma Blue HB
SAY 52

SUPERYATES

ICE 66 RS
Palm Beach GT 60 Jet Drive

NÁUTICA REMOLCABLE
Botar una embarcación (II)

METEOROLOGÍA
Islas Baleares



PRUEBA VELA

Grand Soleil BLUE



Océanos



ESPECIAL EQUIPO
Equipos satelitales



- Mini Globe Race: Pasanau acaricia el podio.
- XXII Regata Ophiusa: El X-40 Fanytas, ganador absoluto.
- Vuelta a Mallorca en Solitario: Hugo Ramón bate el récord.

SOS OCÉANOS Tortugas Marinas

| | |
|--|------------|
| NAUTICA REMOLCABLE M.Á Álvarez Alperi | 84 |
| Botar una embarcación en costas mareales. | |
| PRUEBAS MOTOR D. Aznar – Diego Yriarte | 90 |
| Say 52. | |
| Level 43 ST. | |
| 102 | |
| Aiata Wayfinder 38. | |
| 110 | |
| Kumbra 34. | |
| 116 | |
| Schaefer V33. | |
| 122 | |
| Jeanneau Merry Fisher 1295 Coupé. | |
| 128 | |
| Nuva M11 Cabin. | |
| 136 | |
| Beneteau Antares 9. | |
| 142 | |
| Dhamma Blue HB. | |
| PRUEBAS VELA D. Yriarte | 146 |
| Grand Soleil BLUE. | |
| VUELTA AL MUNDO EN FAMILIA Carmen Dopico | 152 |
| El Forquilla. Un año navegando por el mundo. | |
| OCÉANOS K. Cusí | 156 |
| Mini Globe Race, Pasanau acaricia el podio | |
| 158 | |
| Vuelta a Mallorca en solitario, Hugo Ramón bate el récord. | |
| 160 | |
| Class 40, Djemila Tassin. | |
| 161 | |
| Vendée Globe. | |
| 162 | |
| Global Solo Challenge. | |
| 164 | |
| XXII Regata Ophiusa 2025. | |
| SOS OCÉANOS G. de Soler | 166 |
| Tortugas marinas. ¡Una entre mil lo consigue! A. Bozzano | |
| 168 | |
| Scientific Angler Tagging Tour – Sacs Tecnorib y Blue Marine Foundation. | |
| CRUCERO PRÁCTICO | 170 |
| Pérez-Reverte, Conrad y el Rey. I. Martí | |
| 172 | |
| Trimado del palo (5). J.M. Ferrer | |
| 173 | |
| Trucos. A. Puerto | |
| SUPERYATES G. de Soler | 174 |
| Cirrus 68. | |
| 175 | |
| Azimut Yachts. | |
| 176 | |
| Mylius Yachts & Carkeek Design. | |
| 177 | |
| Quick Group. | |
| 178 | |
| YYachts – Sanlorenzo Group. | |
| SUPERYATES A BORDO | 180 |
| ICE 66 RS. | |
| 188 | |
| Palm Beach GT 60 Jet Drive. | |



X-Yachts, cuatro décadas de pasión.



Level 43 ST.



Grand Soleil BLUE.



XXII Regata Ophiusa 2025.



Palm Beach GT 60 Jet Drive.

Diego Yriarte
Fotos: Gianluca Naphtalina Camporesi/Diego Yriarte



El astillero italiano rompe esquemas al ampliar su gama y sorprender con un *weekender* que es mucho más que un velero pequeño: es un laboratorio de reciclabilidad. El más pequeño de la gama de Cantiere del Pardo es simple, necesita pocas manos y está orientado a salidas rápidas, después del trabajo o entre actividades del fin de semana.

1. Con una maniobra simple pero con aparejo potente, apéndices profundos y estilizados, el GS Blue es un barco para navegar rápido y para disfrutar en regatas.

2. Las formas del casco aumentan la eslora dinámica cuando escora y, con poco viento, reducen la superficie mojada y, por tanto, también la fricción.

El GS Blue luce veloz, elegante y simple, y lo es. Es veloz porque ha sido diseñado sin concesiones a la velocidad, muy estable a la escora y de escasa superficie mojada; por lo tanto, también veloz con vientos suaves. Es un barco para disfrutar de navegar rápido, también para disfrutar de navegar en regatas, con una maniobra simple pero con aparejo potente, apéndices profundos y estilizados. La mayor de tope cuadrado, en un aparejo sin backstay, combina a la perfección con el foque autovirante —para menor esfuerzo y simplicidad— o con un génova para mayor potencia, y el botalón equilibra el timón a la hora de navegar en portantes con código 0 o con spinnaker asimétrico. La cubierta, particularmente la bañera con comodísimos asientos de bancada, es un culto al ocio que se manifiesta en un sólarium que ocupa toda la popa.

Sostenibilidad: del concepto a la práctica
Gigi Servidati, presidente de Cantiere del Pardo, declaró: "El GS Blue representa el inicio de un nuevo concepto dentro de la gama Grand Soleil: una línea ágil, sostenible, divertida, muy habitable y diseñada para un uso más inmediato y flexible". Sin duda, nadie mejor que él para esta definición; si bien la palabra clave de la frase es "sostenibilidad". Si, ya la conocemos, pero llevarla a la práctica es otro tema, principalmente cuando hablamos de fibras y resinas.

En colaboración con NL Comp, Grand Soleil revisó su proceso de diseño y construcción para integrar las tecnologías necesarias en su cadena de producción. El paso más importante fue la utilización de la resina Etilium de Arkema en el laminado de compuestos. El



Grand Soleil BLUE



objetivo es lograr que cabos, tejidos, mástil y el casco completo sean reciclables al final de su vida útil. Aparentemente, se ha llegado al 100 % de reciclabilidad, porque la construcción de los cascos no es solamente fibra. Cuando hablamos de construcción en "sándwich", nos referimos a dos capas de fibra y un material tipo espuma para el interior. Este material, PET, también se ha conseguido reutilizar. Se requiere una infusión al vacío muy precisa para obtener el laminado necesario, pero la ventaja es que el peso es comparable al del mejor laminado manual, con una mejor integridad estructural. El diseño, como es habitual de Matteo Polli, también ha tenido en cuenta esta condición y se ha pensado, como en la industria automotriz, en que sea fácilmente desmontable. Por ejemplo, en lugar de utilizar adhesivos, muchas de las piezas se unen mediante tornillos o clips.

4. Todos los reglajes de las velas llegan al puesto de gobierno, y los winches eléctricos acaban de facilitar la maniobra.

5. La cubierta es el verdadero espacio para vivir el barco.

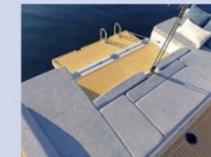
6. Finalmente, lo más importante en todo este nuevo pensamiento y ejecución es que el barco sigue siendo tan eficiente como cualquiera de los Grand Soleil.

Lo justo y necesario

El diseño interior y el estilismo general son obra del estudio Nauta Design, que también se ha encargado de escoger materiales recicla-



FOCO EN



Espacio para el relax

El espacio de popa integra una colchoneta que ocupa casi todo el ancho de la manga, y la plataforma de baño desplegable permite un fácil acceso desde el agua.



El motor eléctrico se ofrece como estándar y, según la velocidad y las condiciones del mar, tiene una autonomía de 30 millas. También puede hidrogenar 240 W a partir de los 6 nudos.



Los paneles solares integrados aportan 340 W de potencia nominal. En conjunto, prácticamente no es necesario recargar la batería enchufando a la corriente, salvo que tengamos un consumo excesivo.



Al lado del puesto de gobierno se han dispuesto los mandos del motor, como es habitual, pero también el VHF y un repetidor del instrumental, desde donde controlar las opciones de la pantalla situada debajo de la botavara.



El foque autovirante tiene el riel situado en una hendidura en cubierta y es curvo, para mejorar la eficiencia aerodinámica de la vela.



La proa es muy limpia gracias a que el tambor del enrollador queda bajo cubierta. Así, la vela queda más baja, al igual que el centro véllico. El botalón integra la amura para el código 0 y el cabo de amura para el spinnaker.

Grand Soleil BLUE



9

10



11

El GS Blue es veloz, habitable y 100 % recicable: un velero ágil y sostenible pensado para navegar rápido.

libre. Por lo demás, los cojines exteriores han sido ingeniosamente diseñados para convertir el espacio a popa en una zona de descanso para tomar el sol o admirar el fondo.

La plataforma de baño merece una mención aparte: es desplegable y cumple múltiples funciones. Añade un espacio dedicado para facilitar la entrada y salida del agua mediante una escalera de acero inoxidable que puede guardarse en su interior. También es una útil plataforma de embarque cuando se está en el muelle, y aumenta el espacio de descanso en popa cuando se está navegando o fondeado. Incluso hay una ducha en cubierta.

Por el placer de navegar

La prueba de mar, realizada en el Lago di Garda —un sitio ideal para navegar este tipo de embarcaciones—, fue realmente intensa y variada, pues navegamos desde que el viento apenas comenzó a soplar hasta que superó los 20 nudos. La

9. El interior también incluye una mesa de alas abatibles.

10. La cocina cuenta con abundante espacio de estiba y una nevera de amplio volumen.

12. El spinnaker tiene 100 m² y, con intensidades de viento superiores a 20 nudos, logramos puntas de 12 nudos. Una muy buena velocidad para un barco de 10 metros.

sencillez de la maniobra nos permitió probar todas las velas.

Mientras había poco viento, probamos las bondades del código 0, que pierde un poco de ángulo de ceniña, pero gana considerablemente en velocidad y estabilidad de esta, mucho más constante que con un génova, que al perder potencia cuesta recuperar. En ceniña, con el génova —que apenas tiene solape—, pudimos aprovechar muy bien las rachas incipientes e incrementar la velocidad paulatinamente. Llegamos a navegar por encima de los 7 nudos. Luego pasamos al foque, que mejora aún más el ángulo de ceniña. Cuando el viento llegó a los 20 nudos de intensidad, el barco aguantó muy bien con la escota de mayor bien cazada y el carro totalmente a sotavento, pero la velocidad se redujo a 6,5 nudos. Al tomar un rizo en la mayor, el barco se sintió desahogado y aumentó un nudo de velocidad constante. Incluso se acercó a los 8 nudos en las partes del lago donde la intensi-

dad del viento era constante, pero la superficie del agua estaba prácticamente plana. En esta condición se hizo más que evidente la quilla en T, con bulbo y 2,20 m de calado.

Luego izamos el spinnaker para navegar entre 130 y 150 grados. En esta condición, el barco se sentía muy estable: prácticamente no bajamos de los nuevos nudos en ningún momento y llegamos a puntas de 12 nudos. Estamos hablando de un barco de 33 pies, con aparejo de mayor cuadrada, crucetas retráctiles y sin backstay, y, en el momento en que soplaban 22 nudos, tuvimos que traslucar...

Por cierto, Matteo Polli, "padre de la criatura" y experto regatista, venía con nosotros y, con absoluta confianza, consideró que traslucar en esa condición sería un test de resistencia interesante. Y lo fue... El tripulante encargado de la escota del spinnaker cazó demasiado y luego tardó en soltarla, por lo que el barco se fue inevitablemente a la orza. Si bien posee una sola pala

de timón, es lo suficientemente profunda y eficiente, y el barco reaccionó de inmediato pese al error humano y a la intensidad del viento.

La maniobra está simplificada para controlar todo con pocas manos. Las diferentes líneas de reglaje están redirigidas a las ruedas de timón, y los winches son eléctricos, por lo que solo hay que preocuparse por disfrutar del trimado y del timón. Disfrutar del viento.

Sin duda, la propuesta es un poco radical, por lo que el astillero también ofrece una versión tradicional, con motor térmico y construida con los materiales y métodos que ya conocemos, y cuyo precio es muy similar. Esperemos que la que triunfe sea esta versión 100% recicable, que marque una tendencia y que sea un punto de partida de una nueva generación de barcos.



CARACTERÍSTICAS

| | |
|--|--|
| Esleta total: | 11,3 m |
| Esleta de casco: | 9,99 m |
| Manga: | 3,70 m |
| Calado: | 2,20 m |
| Desplazamiento: | 3,5 t |
| Lastre: | 1,2 t |
| Sup. vélica en ceniña: | 123 m ² |
| Mayo: | 38 m ² |
| Foque autovirante: | 26 m ² |
| Génova: | 32 m ² |
| Código 0: | 60 m ² |
| Spinnaker: | 100 m ² |
| Motorización:Pod Drive ePropulsion 6.0 EVO (6 kWh) | |
| Capacidad de baterías: | 8 kWh (opcional +8 kWh) |
| Baterías de servicio: | 190 Ah |
| Panel solar: | 340 W de potencia nominal |
| Capacidad de agua: | 70 l |
| Concepto: | Grand Soleil |
| Proyecto: | Matteo Polli YD / Nauta Design / NLComp |
| Arquitectura naval: | Matteo Polli |
| Diseño interior: | Nauta Design |
| Certificación CE: | B/C |
| Precio: | A partir de 229.000 euros, sin impuestos. |
| Constructor: | Cantiere del Pardo, grandssoleil.net |
| Importador: | Motyvel, motyvel.com |

