

N&Y

NÁUTICA Y YATES

Número 79 Año XIII
Revista bimestral
Precio 4,00 €
Precio Portugal 4,20 €

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

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.

SOCÉANOS Tortugas Marinas



84

NAUTICA REMOLCABLE M.Á Álvarez Alperi

Botar una embarcación en costas mareales.

90

PRUEBAS MOTOR D. Aznar – Diego Yriarte

Say 52.

96

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.

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 botolón 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 solárium que ocupa toda la popa.

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.

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". Sí, 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 Elium de Arkema en el laminado de compuestos. El

Más verde que azul

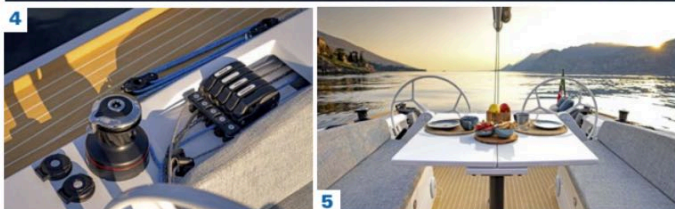


2

Grand Soleil BLUE



3. Con 3,70 m de manga máxima, la cubierta es muy amplia, en particular la bañera.



5



6

6. Navegar con código 0, lógicamente, reduce el ángulo de cañida, pero con poco viento la pérdida de ángulo se compensa con la velocidad.

objetivo es lograr que cabos, tejidos, mástil y el casco completo sean reciclables al final de su vida útil. Apparently, 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.

Acorde con el conjunto, la motorización es eléctrica. Las velas también están confeccionadas a base de materiales reutilizados; por lo tanto, el Grand Soleil Blue podría considerarse el primer barco de producción en serie que, al final de su vida, pueda ser reciclado en su totalidad.

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 reciclados.

7. La navegación con el foque autovirante facilita la maniobra y mantiene buena velocidad. En cuanto abrimos un poco las escotas, superamos los 8 nudos con 14 de viento real.

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.

dos o reciclables. Los acolchados, las telas y los tapizados en general están pensados bajo la misma premisa.

Cuando el barco fue presentado en el boot Düsseldorf, muchas personas se sorprendieron al ver que un barco de 33 pies de eslora carecía de altura interior. De hecho, el interior es un monoambiente en el

que se puede estar sentado, pero no de pie. Caben cuatro personas en literas y tiene una mesa central de dos alas abatibles. Por supuesto que hay un espacio de cocina y un lavabo compartimentado, pero la vida se hace en el exterior.

En cubierta, la bañera es el centro de un estilo de vida al aire libre. Ha sido diseñada por Nauta con asientos largos y profundos que ofrecen mucho espacio cuando no se navega. Es posible instalar una mesa opcional de fibra de carbono para comer al aire

8. Las dos ruedas de timón permiten una excelente visibilidad para timonear desde barlovento, y la mesa central de alas abatibles facilita una doble circulación.



7



8

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.

Motor eléctrico

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



Los paneles solares

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.

Accesibilidad de los controles

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.



Ubicación del rail del foque autovirante

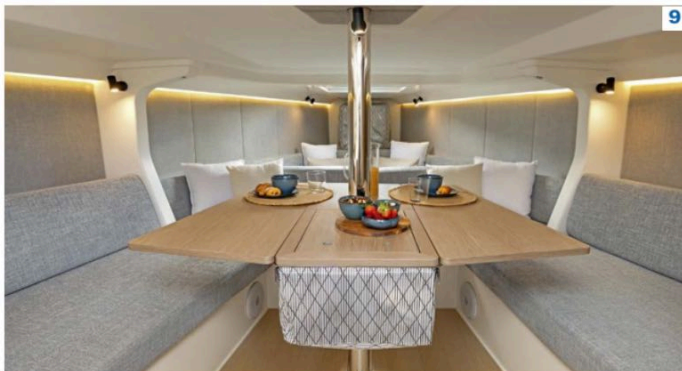
El foque autovirante tiene el riel situado en una hendidura en cubierta y es curvo, para mejorar la eficiencia aerodinámica de la vela.

Eficacia del botolón

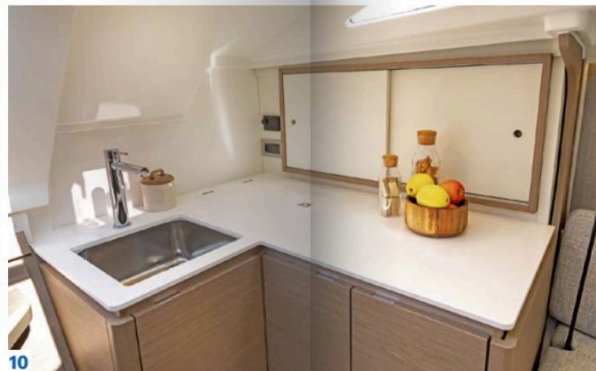
La proa es muy limpia gracias a que el tambor del enrollador queda bajo cubierta. Así, la vela queda más baja, al igual que el centro vélico. El botolón integra la amura para el código 0 y el cabo de amura para el spinnaker.



Grand Soleil BLUE



9



10



11

El GS Blue es veloz, habitable y 100 % reciclable: 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 fondeadero.

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 ceñida, pero gana considerablemente en velocidad y estabilidad de esta, mucho más constante que con un génova, que al perder potencia cuesta recuperar. En ceñida, 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 ceñida. 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 espinnaker para navegar entre 130 y 150 grados. En esta condición, el barco se sentía muy estable: prácticamente no bajamos de los nueve 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 retradas y sin backstay, y, en el momento en que soplaban 22 nudos, tuvimos que trasluchar...

Por cierto, Matteo Polli, "padre de la criatura" y experto regatista, venía con nosotros y, con absoluta confianza, consideró que trasluchar 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 % reciclable, que marque una tendencia y que sea un punto de partida de una nueva generación de barcos.



12

CARACTERÍSTICAS

Eslera total:	11,3 m
Eslera de casco:	9,99 m
Manga:	3,70 m
Calado:	2,20 m
Desplazamiento:	3,5 t
Lastre:	1,2 t
Sup. vélica en ceñida:	123 m²
Mayor:	38 m²
Foque autovirante:	26 m²
Génova:	32 m²
Código 0:	60 m²
Spinnaker:	100 m²
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

