

www.larevistanautica.com

NAUTICA

Revista mensual de náutica deportiva y de recreo • Vela y motor / N.º 259 • Año XXII • España 3,90 €

Salón Náutico de Barcelona

**Embarcaciones
a motor**

**Neumáticas y
semirrígidas**

A fondo

**GPS Garmin
Dakota 10**

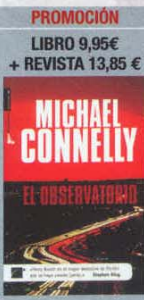
Equipo

**Los gadgets
de 2011**



Pruebas

**Bavaria 38 HT
Hydra Sports 2300 VX**



PROMOCIÓN
LIBRO 9,95€
+ REVISTA 13,85 €

MC
MC EDICIONES



Portugal Cont. € 3,80

para aprovechar al máximo el espacio, además de otras dos cabinas gemelas en proa equipadas cada una de ellas con dos camas individuales. El barco cuenta con dos baños, salón interior y exterior, solárium en proa y una cabina para el marinero con acceso desde la bañera. Se propulsa con dos motores MAN de 900 Hp y transmisión V-drive.

Azimut

Hermanos Berga presentó dos novedades de esta marca italiana. De una parte el Azimut 48 (14,90 m), un crucero con flybridge diseño de Righini y Galeazzi, que ofrece tres cabinas dobles y dos baños, más la posibilidad de utilizar en salón como cama. Se propulsa con dos motores interiores diesel Cummins de 600 Hp, que le permiten desarrollar una velocidad de crucero de 27 nudos y una máxima de 32. Totalmente distinto es el Magellano 50 (15,64 m), con un diseño especial de aire retro y un casco de alta eficiencia que le permite montar en opción una propulsión híbrida con dos motores eléctricos de 23 kW conectados a los mismos ejes de los dos motores convencionales Cummins de 425 Hp, de modo que puede realizar una navegación silenciosa. Cuenta con dos cabinas dobles con cama doble y dos aseos, más un espacio central en la cubierta inferior que admite hasta cuatro posibles soluciones a elegir, entre las cuales una tercera cabina con literas. La capacidad en sus depósitos de combustible es de 3.000 litros. El diseño del casco es de Bill Dixon y el resto de Cor D. Rover; cuenta con la calificación Green Plus de la Rina, en su categoría Silver, con posibilidad de optar a la Gold y su categoría de diseño es la A.



Azimut 48.



Azimut Magellano 50.

Bavaria

La novedad a motor de Bavaria para el 2011 es la Sport 34 (10,80 m), modelo que se exhibió a flote en el recinto del RCM de Barcelona, ante la falta de espacio en el recinto flotante de la feria. Diseñada como sus predecesoras más recientes por el gabinete de BMW Group Designworks USA, la nueva Sport 34 mantiene el mismo estilo de imagen, con líneas muy limpias y una atractiva apariencia. La Sport 34 —en su versión Open— sustituye de momento a los modelos Sport 30 y Sport 33, y pronto existirá una versión con hard-top. Se trata de una embarcación de generosos volúmenes, con una equipada bañera y solárium independiente a popa. La distribución interior ofrece dos cabinas dobles, una de ellas con una cama doble y la otra con dos individuales, convertibles en una cama doble, además de salón, cocina y un aseo al que se accede solo desde el salón.

También era novedad en este certamen la Bavaria Sport 38 (11,80 m), que ofrece una distribución parecida a la de su hermana menor, pero con espacios más generosos. Ambos modelos están a disposición con distintos tipos de acabados en cuanto a madera y tapizados y, como es habitual en la marca, se ofrecen con diversas motorizaciones Volvo Penta a gasolina y diesel, algunas de las cuales con joystick de maniobra.



Bavaria 38 Sport.

Bayliner

Esta marca americana exhibió como novedades en Barcelona la Bayliner 235 Bowrider (6,82 m) y la Bayliner 802 Cuddy (7,92 m). La 235 es una lancha de proa abierta muy versátil que se propulsa con un solo motor dentrofuera de potencias comprendidas entre los 220 y los 300 Hp, sobre el cual se ha colocado un solárium de nuevo diseño. Por su parte, la Bayliner 802 Cuddy, basada en el modelo Maxum 2400 SC3, es una lancha tipo cuddy cabin, como su propio nombre indica, es decir, con una pequeña cabina en proa, con paso central en el parabrisas, una espaciosa bañera disponible en dos versiones de distribución,

y una excelente plataforma de baño. Se propulsa con un dentrofuera gasolina de 260 Hp Mercruiser.



Bayliner.

Belliure

El astillero alicantino Belliure lanza al mercado el nuevo modelo B46MY (14,43 m), una evolución, tanto en estilo como en acabados, del existente B40MY. En esta embarcación, en la que se combinan las prestaciones de un crucero con la más alta tecnología dentro de una relación precio calidad muy competitiva, el astillero se ha empleado a fondo acentuando todavía más sus elementos identificativos, como son los acabados artesanales, o la quilla corrida con un único timón central, que le proporciona un gran confort de navegación. Cuenta con tres cabinas dobles y dos aseos. Con dos motores Volvo Penta diesel de 370 Hp alcanza una velocidad máxima de 23 nudos.



Belliure B46MY.

Bénéteau

Dos fueron las novedades de esta marca francesa exhibidas en Barcelona: la Flyer GT 38 y la Antares 32. La Flyer GT (Gran Turismo, así, en español) 38 es un modelo de crucero deportivo, que inicia una nueva serie de Express Cruisers, y que se continuará con la próxima aparición de una Flyer GT 32. La GT 38 es un diseño dotado de una carena con el Air Step de Bénéteau, que favorece el planeo y la sustentación del barco; con unos interiores luminosos y bien aprovechados,

más rápido llega a su ángulo de precesión máximo menos tiempo estará ofreciendo par adrizante.

La mayoría de giroestabilizadores controlan de forma pasiva el tiempo que tarda el giroestabilizador en realizar el movimiento de precesión. Así, si el giroestabilizador está prediseñado para ofrecer 0,5 segundos de movimiento de precesión, este tiempo será en el que está distribuido su par adrizante. Por tanto, si la ola que mantiene escorado al barco dura un segundo, el barco no dispondrá de par adrizante alguno durante medio segundo. Asimismo, si la ola es de menos de medio segundo, el par adrizante no habrá sido aprovechado al máximo. Esto se traslada, en lo que respecta a la navegación, en el uso restringido del giroestabilizador a determinadas condiciones marítimas y velocidades de navegación, desaprovechando el potencial adrizante del giroestabilizador. Esta necesaria corrección es precisamente lo que consigue el control activo de estabilización de Seakeeper.

Mediante unos complejos algoritmos, unos sensores detectan el ángulo y la duración de las olas y pueden predecir estos factores para modular activamente el movimiento de precesión mediante un sistema de frenos hidráulicos que optimizan el par adrizante. Es decir, que adapta la velocidad a la que el giroestabilizador se mueve en el eje proa-popa y la del período de la ola. Este hecho físico se traduce en la posibilidad de usar el giroestabilizador a cualquier velocidad y condición de navegación, estando limitado únicamente por las características físicas de par adrizante máximo del giroestabilizador para el barco en particular.

Historia de Seakeeper

El Hinckley Picnic Boat es un modelo que en su día motivó no poca polémica con respecto al concepto del este barco. Este diseño clásico nació a finales de los años veinte, cuando Henry R. Hinckley, fundador de su propio astillero en 1928, Hinckley Boats, encargó al ingenioso diseñador Bruce King el primer Picnic Boat, un barco inspirado, seguramente, en las lobster americanas. A lo largo del tiempo la producción en serie de los Hinckley Picnic Boat alcanzó un rotundo éxito. A mediados de los noventa, el talante inventivo y desafiante de Shepard McKenney, directivo del astillero, se puso de manifiesto cuando se enfrentó al problema que suponía la maniobrabilidad del barco a tenor de su propulsión por chorro de agua. Reuniendo a expertos de diversas áreas, consiguió salir del atolladero con un joystick que integraba la orientación del jet del barco y la propulsión.



El Hinckley Picnic Boat alcanzó un rotundo éxito en su época. Hoy, Hinckley Boats sigue construyendo una amplia gama de modelos basados en este estilo.



El *Magellano*, un Azimut 74, incorpora dos Seakeeper para garantizar su estabilidad bajo cualquier condición de mar.

Según McKenney, el éxito de las embarcaciones Hinckley fue debido a hacer caso omiso de la opinión mayoritaria y de basarse más en lo que sabía que los clientes querían que en lo que ellos pensaban que querían.

John Adams, ingeniero y arquitecto naval del astillero, que trabajaba en nuevas versiones del Hinckley Picnic Boat, condujo en 2003 la atención del McKinney a los giroestabilizadores de Mitsubishi. Ambos coincidieron en que podrían mejorar el diseño de Sperry, cosa que no había sucedido en un siglo, y el del ARG introduciendo un nuevo elemento en la ecuación: hacer girar el volante de inercia en el vacío. Uno de los principales problemas de los giroestabilizadores es la demanda de

energía, que es muy elevada para hacer rotar los giroestabilizadores a revoluciones efectivas. Los ARG originales alcanzaban las 4.000 rpm, mientras que los Seakeeper alcanzan las 9.700 rpm con un consumo eléctrico muy inferior. Concretamente, un Seakeeper M7000A, que estabiliza barcos de hasta 30 toneladas, consume 3 kilovatios, mientras acelera hasta que alcanza las 9.700 rpm; y entre 1,2 y 1,5 kilovatios, en condiciones normales, mantiene este régimen de 9.700 rpm.

Esto se debe al vacío, que elimina la fricción del aire, de modo que el consumo está al alcance prácticamente de la capacidad de los generadores de barcos que dispongan de estabilización por quillas, un sistema de alta demanda energética.

El Clúster Marítimo Español debate la accesibilidad a la náutica en España

Entre los actos celebrados durante las jornadas del Salón Náutico, uno de los de mayor interés fue la mesa redonda debate sobre el tema La accesibilidad de la náutica en España, organizado por el Clúster Marítimo Español (CME), que engloba numerosas entidades y sociedades relacionadas con el mundo del mar.

Las diversas exposiciones, se complementaron entre sí, configurando un mosaico que mostró la situación de la náutica en nuestro país. Inició la mesa Federico Esteve, presidente del CME, que remarcó en una amplia exposición la necesidad de la promoción de la náutica de recreo y la importancia que ésta tiene dentro del ámbito de la riqueza del país y del sector del turismo. Alejandro Landaluze,



De izquierda a derecha, Margarita Dahlberg, secretaria del Clúster Marítimo de las Islas Baleares; Alejandro Landaluze, director general de ANEN; Federico Esteve, presidente del Clúster Marítimo Español; Theresa Zabell, presidenta de la Fundación Ecomar; Luis Bosch, director de la revista Nautica, fueron los ponentes de la mesa redonda sobre la accesibilidad de la náutica en España.

presidente de ANEN, mostró una panorámica desde el punto de vista empresarial del sector náutico, con cifras y argumentos para demostrar que la náutica de recreo no es un ámbito de ocio exclusivista —más del 90 por ciento de la flota de recreo es de menos de 8 metros de eslora— y además de ser un sector que contribuye a la riqueza del país,

necesita de una normativa que propicie el estatus que merece. Margarita Dahlberg, comentó situaciones alarmante sucedidas en meses pasado con respecto a inspecciones de yates por parte de la Administración, y denunció el intrusismo en el sector del chárter, prácticamente tolerado por las autoridades. Theresa Zabell, la mejor deportista

española de todos los tiempos, tanto por sus dos medallas de oro olímpicas como por los cinco títulos mundiales y tres europeos (un mundial en Europa y el resto de títulos en 470), presidenta de la Fundación Ecomar, habló de la experiencia de su Fundación dedicada a la promoción de la náutica entre los más pequeños, los esfuerzos llevados a cabo a lo largo de años y la motivación de la afición a navegar, el respeto por el mar y el medioambiente. Finalmente, Luis Bosch, comentó las dificultades que tiene la náutica para aparecer en los medios de comunicación y sus condicionamientos, tanto económicos debido a los patrocinadores, y a la imagen poco mediática que la náutica tiene en España en comparación a otros países de nuestro entorno. ■

Azimut Marine presenta sus novedades

La nueva imagen de Azimutel se ha transformado en Azimut Marine, firma que engloba las mismas marcas que antes. Un año más en el Salón Náutico esta empresa presentó sus primicias de cara a la próxima temporada. Entre las principales novedades se cuentan las cámaras térmicas de visión nocturna de Flirt Systems, empresa que hace unos meses se hizo con el grupo Raymarine, y que a partir de ahora desarrollará una serie de productos combinando ambas tecnologías. También las pantallas Glass Bridge, creadas para ser integradas en los sistemas de la Serie G

de Raymarine, fueron otra de las novedades del Salón. A esto se añaden los radares HD digital, la gama ST70 con nuevas funcionalidades y los displays de la Serie E Wide y Serie G. Y entre las primicias también se presentó el nuevo sistema de propulsión híbrida e-Propulsion, un innovador sistema que combina la motorización de explosión con la eléctrica. ■



Azimut Marine es la nueva denominación que abarca las mismas marcas que anteriormente Azimutel.

Rodman presenta su gama Spirit

Rodman se cuenta entre los astilleros nacionales que mayores esfuerzos está llevando a cabo en el lanzamiento de nuevos modelos. Prueba de ello fue la presentación de la gama Spirit por parte del presidente del astillero, Manuel Rodríguez, que destacó las características y virtudes de la nueva serie de modelos de crucero Spirit, perfectamente adaptada a las necesidades del mercado actual. Al acto de la primicia de las Spirit acudió numeroso público y numerosos profesionales, además de medios especializados. En realidad, es están se convirtió en el escenario de una agradable fiesta en la que todos pudieron visitar los dos primeros Spirit expuestos, el ya conocido 31 y la novedad del 42 pies.

Manuel Rodríguez también hizo hincapié en la importancia del diseño, la habitabilidad y las prestaciones de los nuevos barcos, proyectados a conciencia y que destacan por interesantes originalidades, como la popa con el banco circular que se puede abrir para formar una enorme plataforma en la misma bañera; o en el 42 pies, el formidable salón, que llama la atención por sus dimensiones y luz natural. ■



Manuel Rodríguez, presidente de Rodman, junto a su hija Silvia, consejera y directora de expansión internacional, presenta la nueva serie Spirit. En el centro a la derecha, Francisco López, director del astillero, y Fulvio de Simoni, creador de los diseños Spirit.