

MI ABC. DE LA VENTA DE YATES

18-9-93/11

La venta de embarcaciones de recreo, o yates, es en realidad una actividad bastante especial. No es imprescindible reunir conocimientos académicos, pero sí, oficio marinerero. El vendedor de barcos de recreo debe ser un hombre o mujer, cordial, atento, que hable del mar con entusiasmo y cariño y que tenga un especial afán de comunicar a todos los que están en el mar o se acercan a él por primera vez; que este es un lugar sin igual para estar y o vivir en él.

Que el mar
es talvez el mejor lugar que hay en el planeta.

Es importante
demostrar alegría al saber que determinado cliente o persona, tiene la intención de venir al mar, para lo que está buscando un barco para poder navegar, con seguridad y comodidad.

En buena cuenta, el
vendedor de barcos, debe mostrarse encantado de dar la “bienvenida” a un posible nuevo vecino en el mar.

El buen vendedor de barcos o yates, primero debe vender dos cosas: venderse él como persona y luego al mar como elemento. Luego hablar de barcos. Será todo más fácil. Será muy grato para el que se acerca a saber de barcos y como puede hacerse de uno para aprender a navegar, sentir que está siendo bienvenido al mundo de los barcos y del mar. Un mundo exclusivo, que no siempre es sinónimo de caro. Y que uno está allí para decirle qué es lo que más le conviene en directa relación a lo que él espera del mar. Ni más, ni menos.

El vendedor de barcos, debe tener un conocimiento profundo del mar, o por lo menos, hablar de él con mucha propiedad.

Los yates, son artefactos especiales, hay uno para cada necesidad y de todos los precios, desde una lancha con motor fuera borda, un velerito, hasta un mega yate de enormes dimensiones.

Hay tres preguntas que el vendedor de yates, nunca debe dejar de hacer, estas son:

¿Para que busca un yate?,
¿A dónde quiere ir en él?,
¿Qué es lo que más desea hacer en él?

Vendrán otras más, pero estas son las primeras.

De las respuestas, saldrá el barco a la medida.

Se trata de que el vendedor con esas tres preguntas, oriente sus pesquisas a si lo que se desea, es un barco a motor o vela. Si lo que

el nuevo navegante hará, es navegación de bahía, navegación de estima, navegación de altura, mar abierto o circunnavegar.

Sabrán también el vendedor si el barco estará más tiempo fondeado, en marina o navegando.

Sabrán también por cierto, si el nuevo propietario, estará en el barco con asiduidad, y si gran parte de ese tiempo lo pasará en su lugar de fondeo o anclado.

Será entonces fácil para el vendedor de yates, saber cual es el yate que a este cliente en particular le conviene más.

El cliente con el que trato en este momento, es el mejor de todos, el único y no tengo más.

El vendedor de barcos debe tener sus asuntos de todo tipo “arreglados”, sin premuras emocionales, ni económicas.

Debe ser un tipo tranquilo, con paz.

El cliente acucioso, notará esto de inmediato, y a la vez el vendedor asociara a cada momento que la falta de apremio, prisa, sosiego y tranquilidad, se la debe al mar.

Este es el camino por el que hay que comenzar y transitar.

La ecuación es simple:

Estar en el mar me hace muy feliz,
los barcos están en el mar y siendo
vendedor de barcos me siento aún
más feliz...

Si todo esto es así, es completamente seguro que el vendedor de barcos, venderá, hoy, mañana o después, pero venderá. Y luego seguirá vendiendo y de eso vivirá.

A todos los que han pensado en dedicarse a la venta de barcos, como un medio de solucionar necesidades económicas apremiantes, es mi deber decirles que es mejor que busquen una ocupación diferente. Es seguro que sus calificaciones son otras y que le depararán grandes satisfacciones en otro rumbo.

El vendedor de barcos debe tener la cabeza tranquila y amoblada con otros enseres.

HAY MUCHA GENTE...

Que está buscando la oportunidad para venir al mar. Y espera largamente la ocasión de tener solucionados otros compromisos o inversiones y poder decir que les llegó la oportunidad de preguntar por una lancha, un velero chico o un yatecito cómodo.

Ante ellos, el vendedor de yates debe ser antes que nada un fortalecedor de la ilusión y para ello hablar con la verdad y ofrecerles lo que en realidad más les conviene.

Tratar por todos los medios posibles que si llegan a comprar algo, se vean embarcados en un bote, que los haga disfrutar del mar y estar contentos a bordo; al punto de que, tiempo después se vean animados a adquirir uno un poco más cómodo, más grandecito u otros considerandos.

Esta es la forma segura de hacer una cartera de clientes contentos, ya que el vendedor les mantuvo la ilusión inicial al venderles lo bueno y adecuado.

Será este entonces otro cliente más para toda la vida. Esta es la forma de trabajar que más intereses rinde.

Cruzar saludos en el mar, de barco a barco, con clientes satisfechos, ha sido siempre para mí, la mejor gratificación. Y así lo tiene que ser para cualquiera.

HAY MUCHA GENTE...

Que conoce de barcos en forma relativa y que, cuando compra un bote lo elige por razones y premisas que son en gran parte equivocadas. Muchas veces lamentablemente desdeñan opiniones bien intencionadas y escuchan opiniones y concejos de vendedores interesados más en vender que en bien recomendar.

Hoy los vendedores de otras latitudes, no son más versados en asuntos náuticos, que los que están más cercanos a uno.

Tengo intercambio diario desde hace años, con brokers de todas partes del mundo, donde se ofertan miles de barcos, y créanme que he tenido el placer y satisfacción de asesorar en la estación de ofertas de determinados barcos, a solicitud de los mismos vendedores.

Me ha ocurrido, no en pocas ocasiones que, he vendido un bote de diverso tipo, sin haberlo visto personalmente ni conocido a su propietario ni tampoco al comprador. Cosas del oficio de hoy.

Decíamos casi al principio de éste mí “ABC” que, los yates son artefactos especiales, y en verdad sí que lo son.

Reúnen muchas características que los hacen, excelentes, muy buenos, buenos, regulares, y no recomendables.

Los barcos en general, son por definición, artefactos que sirven para flotar en el mar, y que se usan para transportar mercaderías o personas. Esto es un barco, sin más ni más.

Si este barco se “usa”, sólo para actos de gala o recreo, ya no es solamente un barco, sino más propiamente, un YATE.

Los barcos como las casas y los autos, nacen en un tablero de diseño.

Las casas son dibujadas por arquitectos para ser ubicadas como bienes no movibles, las que se ubicarán en un suelo firme de determinadas características.

Los automóviles a su vez, tienen diseños que los hacen desplazarse por tierra firme e ir de un lugar a otro a grandes velocidades. El auto se mueve, el piso por el que corre no.

Los yates, también nacen en un tablero de diseño de un arquitecto naval, especializado en embarcaciones de recreo; pero estos a diferencia de los autos, tendrán que ser diseñados para desplazarse en una superficie que siempre está en un movimiento constante y a la vez variable en intensidad y empuje, el mar, el padre de las aguas.

Agua salada, lluvia, corrientes marinas, vientos, temporales desde los 32 rumbos que tiene el horizonte, serán sus compañeros permanentes mientras esté en el mar.

Amén de todos los elementos adversos que debe soportar su estructura de obra viva, que está sumergida bajo la línea de flotación.

Hasta aquí, podrá verse que se trata de algo especial.

Un artefacto que según su diseño, de obra viva (sumergida) u obra muerta (a la vista), tendrá un comportamiento muy bueno, bueno, regular o malo en relación a como enfrenta a todos los elementos que el mar le presente.

De su diseño dependerá, su estabilidad, su promedio de balance, su camino, su modo de tomar el mar, su velocidad crítica para levantar la proa o para hundirla, su promedio de consumo de combustibles.

Nota a parte merece al hablar de combustibles, en plural, ya que cuando se navega a motor se consume petróleo o gasolina; pero cuando se

navega a vela, se está consumiendo aire, viento. El diseño del barco también será culpable de consumir o necesitar más o menos viento para alcanzar determinado andar o camino.

Al margen de si sea un barco a vela con motores auxiliares, o un yate a motor con motores centrales o en popa, el yate tendrá que vencer dos fuerzas:

Una, la corriente del mar que viene hacia el barco, y otra, la fuerza que hace el casco al avanzar. Como y hasta que punto, esta segunda fuerza vence a la primera, estará en directa y proporcional relación a cual es el calado del barco (parte y volumen sumergido) esto es lo que viene a llamarse, desplazamiento.

No cabe analizar aquí los principios físicos que rigen para esto, pero tiene que ver con la presión sobre los líquidos, seguramente por todos conocidos.

En suma, un yate al andar a por ejemplo 14 nudos, con viento en contra, debe desplazar y lanzar el agua que desaloja la parte sumergida, hacia los costados del barco de tal manera que el viento no moje con lo que se llama “chupina”, la popa del bote. El asiento más pegado al espejo de popa debe permanecer seco. Esto lo determina un buen diseño del fondo propiamente dicho. Me refiero al fondo casi plano que está situado a los lados de la quilla. Los canales de “fuga” del agua hacia las bordas son determinantes.

Se podrá deducir fácilmente que la parte más importante de un yate es el diseño de su casco, hay diseñadores con muchos diseños vendidos, pero pocos yates en el mar.

Es mucho mejor lo contrario.

Pocos diseños vendidos y muchos yates con esos diseños navegando los mares.

La voz de los “usuarios pesados” no puede ser desoída. Los que navegan mucho, en bahía o mar abierto, los circunnavegantes, tienen mucho que decir al respecto.

Viene ahora talvez la operación más importante y que servirá para determinar la bondad de un casco.

Construirlo y poner en práctica en el molde lo que el diseño expresaba, y con que materiales y con que calidad y con que acabado.

Empezamos entonces a hablar de calidad por primera vez.

HAY DIVERSIDAD DE MATERIALES...

Para fabricar un

Casco:

Aluminio. Fuerte, extraordinario, durable.
Acero. Sólido, pesado, muy costoso
Fierro. Fuerte, pesado, vulnerable,
Madera. Noble, luce bien, reclama atención.
Fibra de vidrio o GRP. Limpio, resistente, moda.
Compuesto. Mixtura. Una alternativa barata,
pero para nada desechable.

Solo nos hace falta mirar hacia atrás, y veremos que grandes barcos de madera, hicieron descubrimientos, epopeyas, investigaciones, travesías.

Material noble y bello, que demanda atención para que conserve su belleza.

Artesanos maravillosos fabricaron los yates más lindos que surcan los mares. Veleros de postal y yates a motor de marcas muy reconocidas, lamentablemente su época pasó, pero pasó no por demérito sino por modernidad.

Si usted ve un barco de madera, que está bien mantenido y que le gusta, pues cómprelo sin más.

El rey de los materiales para los grandes yates, es el aluminio, pesa menos que el acero y que el fierro, es muy limpio y suave. Pero debe ser muy bien trabajado y reclama mucha atención. Se defiende muy bien de la inclemencia del mar y tiene una fortaleza increíble, dura mucho tiempo. Estos barcos son caros. Los buenos, lo valen. Ojo no por ser de aluminio debe ser caro, ¡No!

El GRP. o glass reinforced plastics. Conocido en el mundo de los barcos como fibra de vidrio, o fibra plástica de vidrio. Es el material más usado hoy en día. De cada 100 yates, 85 son de GRP.

PERO ATENCIÓN:

Existen muchas calidades, densidades y pesos de fibra de vidrio. Unas muy buenas y otras menos que malas, caras y baratas.

El GRP, necesita de un material aliado para reaccionar y compactarse y moldearse con fortaleza, y esta es la resina.

Cuando los dos, fibra plástica y resina, son de la mejor calidad, la resultante es sin lugar a dudas, un casco de yate de primer orden, **SUPERIOR LARGAMENTE AL ALUMINIO**. Y cuando el carbono se suma como ingrediente de fortaleza, no tiene igual. Pero la fibra, buena, se basta sola.

Las marcas de prestigio no escatiman nada en este costo, porque el casco es el yate y el yate es el casco. Todo lo demás es accesorio.

Existen marcas de fabricantes de yates, que imprimen un “SELLO” en el espejo de popa al lado de estribor, este es internacionalmente conocido como “H.I.N” o número internacional del casco. Y se aplica en alto relieve, sirviendo además para identificar el yate y elevar un reporte sobre el mismo, su historial y demás datos que algún interesado en su compra lo solicite. Este reporte en base al HIN del casco, arroja, informes de si el yate ha sido fletado, ha sufrido siniestros o cualquier otra ocurrencia.

El casco involucra también su parte interior, donde están incluidas todas las acomodaciones con las que el diseño cuenta. Cabinas, salón, cocina, comedor, baños, etc.

La amplitud y número de estos compartimentos, estarán determinados por la eslora del barco y por cierto su manga o anchura.

Hay muy buenos diseños, que saben aprovechar al máximo el espacio disponible que otorga la eslora o largo del yate, haciéndolo muy cómodo y funcional. Como también los hay más grandes, pero no tanta comodidad y poco prácticos.

Sabiendo que la base de una embarcación es su diseño y su casco, nos toca tratar de todo lo que hay dentro de el. En cubierta o bajo cubierta. Los nombraremos en orden de importancia:

Propulsión y o arboladura.

Maniobra.

Velamen.

Instrumental.

Equipamiento.

Acomodaciones.

Otros.

Si el yate tiene como propulsión principal, uno o dos motores centrales dentro de borda, vemos que se trata de un yate a motor.

Si en cambio su sistema principal de propulsión es a velas, estamos entonces ante un velero, o yate a velas, aunque este dotado, como casi siempre de un motor pequeño, que es usado como auxiliar para cuando el viento es muy escaso y el yate no pueda moverse.

Caso sea motor o sea velas, los yates tienen allí invertido una buena parte de su valor.

En más del 95% de los casos los motores, grandes o pequeños, gasolineras o diesel, no son fabricados por la marca del constructor del yate, más bien estos son comprados a proveedores de motores marinos, escogidos y seleccionados por el fabricante.

Hay muchas marcas de motores, muy conocidas y muy buenas y los fabricantes optan por determinadas marcas o en el caso de yates de primer uso, le brindan al comprador la posibilidad de escoger entre dos, tres o cuatro marcas. En la mayoría de los casos por dos considerandos: precio y potencias. Mientras el barco es construido puede escogerse su motorización. Un interesante porcentaje del valor del barco o yate, está considerado en lo que a motorización se refiere. Su calidad, su estado.

Anoto aquí algo muy importante. El lugar donde están los motores. Sitio conocido como sala de máquinas.

Debe ser amplio, razonablemente amplio, de muy fácil acceso, para su limpieza y mantenimiento.

Una sala de motores, incómoda y demasiado pequeña, no será visitada por los tripulantes con debida periodicidad, lo que jugará a favor del abandono y falta de mantenimiento preventivo.

Hay dueños de yates, que nunca estuvieron en su sala de máquinas, malo, muy malo. La tripulación lo notará.

Si estamos ante un velero propiamente dicho, esta embarcación estará dotada de un complejo conjunto de aparejos que incluyen en primer término, uno o dos mástiles, según el tipo de velero, una o dos botavaras, vientos, templadores molinetes y cabos que tienen doble función: mantener la arboladura en pie y facilitar la maniobra a fin de poder levantar o izar o arriar las velas de la manera más simple y más rápida posible.

En la facilidad o dificultad para realizar las maniobras adecuadas para navegar a vela, está encerrada la calidad de los barcos a vela y su diseño.

Los barcos más dóciles ante el mar y el viento son definitivamente los mejores.

Hay fabricantes muy buenos de velámenes completos de diversos tipos, situaciones y materiales y pesos.

Hay mástiles y botavaras de primera categoría.

Molinetes y equipos para recoger y enrollar velas, también de muy buena calidad. Y por último los cabos de maniobra, se encuentran de lo mejor.

Todo esto cuando es bueno, da valor al yate y por ende suma en su costo.

Navegar en el mar, implica un peligro, “mientras más conoces al mar más lo respetas” es bueno tener esto en cuenta. Para esto se debe tener una embarcación bien dotada de todo el instrumental necesario. No deben faltar:

Radar.
Posicionador global de satélite
Medidor de profundidad.
Compás.
Medidor de vientos
Ploteador de cartas náuticas.
Radio trasmisor oceánico
Radio de banda ciudadana.
Teléfono.
Fax o Internet.
Sextante. (por si falla la tecnología). Y para los
que lo saben usar. Que son muy pocos.
Corredera. “ “ “ “

Sabemos que en equipos electrónicos el mercado está dotado de lo mejor, los buenos barcos o yates tienen lo mejor.

Hay que hacerse a la mar con precaución y siempre será un gran placer.

Como en autos, casas y demás, el equipamiento adicional está en directa relación a las necesidades de su propietario, aunque en el caso de los yates de marca y de determinada eslora, mucho del equipamiento que se considera opcional, ya viene incluido en el precio de lista.

En este listado podemos contar:

Planta eléctrica.
Convertidor de agua de mar en potable.
Congelador.
Refrigerador.
Terma.
Equipos de música.
Televisión
Internet.
Cable.
Aire acondicionado
Y demás.

La lista puede ser interminable.

Los yates de lujo, contemplan cualquier deseo y presupuesto.

Por último y no por menos importante, hay yates que son desde lanchas abiertas con motores, uno o dos, fuera de borda, muy rápidos, para paseo o para esquiar, las hay también con un baño pequeño y en la proa una pequeña cama, convertible en mesa para comer algo. Algunos con cocinas de gas, ron o alcohol, en fin.

Otros yates, ya dan el salto a una cabina con baño, un comedorcito aparte, y un lugar en popa para tomar sol y también porque no, con colchonetas en la cubierta de proa para igual fin.

Vienen luego los yates dotados de más de una cabina, dos baños, comedor para 4 personas, y llegamos hasta los barcos de placer que tienen tres o más comodísimos dormitorios, tres o cuatro baños y todo lo que usted pueda imaginar, en lo que a lujo y confort se refiere.

Cuando llegamos a este nivel, los grandes yates no conocen límites. Todo es factible encontrar, nada es imposible.

El mercado y la demanda decidirán.

Estimo que cabe hacer mención, que cuando mencioné al Compuesto o Composite, como uno de los materiales con los que se fabrican cascos, barcos y yates. Estoy nombrándolo como una alternativa de menor costo, pero de ninguna manera como de mala calidad, ni mucho menos.

El compuesto, tiene como ingredientes, madera o triplay marino + grp, o fibra plástica de vidrio + resina. De allí su nombre, compuesto.

Conozco yates y catamaranes hechos con este sistema, son muy bonitos y fuertes.

A los que miran la madera con cierta reticencia, les puedo decir que esta es muy noble, durable y acogedora y están en un grave error. Veo en el mercado de diversas partes, yates de madera de precios muy altos.

ANOTE...

Sin embargo el mar, ajeno a todas estas circunstancias, le entregará exactamente lo mismo al que se hace a la mar en una pequeña balandra, solo con vela cangreja y foque, como al que navega en un yate inmenso, en el que a los tripulantes les crece la barba cuando van de proa a popa.

RECUERDE ESTO PARA SU SEGURIDAD:

LAS LEYES QUE
GOBIERNAN LA ELECTRICIDAD, CASI TODOS LAS
CONOCEMOS, A PESAR DE QUE NO LA VEMOS. LAS LEYES
QUE GOBIERNAN EL OCÉANO, CASI TODOS LAS
DESCONOCEMOS, A PESAR DE QUE LO VEMOS...

¿PORQUE ALGUNOS YATES CUESTAN TANTO DINERO?

Es verdad, algunos valen más de lo que realmente deben y en cambio hay otros que, deberían costar más de acuerdo a su gran calidad.

Lo dije antes, los yates, son artefactos especiales. Tan singulares que, uno debe mirarlos críticamente en las partes más importantes, zonas y lugares de su estructura en las que pocos reparan. Los barcos o yates que están bien mantenidos, no hoy, sino siempre, no tienen edad. A tal punto que bien vale un sobre precio. Saldrá ganando.

NUNCA COMO AHORA...

Sentirá tan vigentes las preguntas que cité al inicio de este mí ABC de la venta de yates.

Tómelas en cuenta, las tres:

¿Para que busco un yate?

¿Adonde deseo ir?

¿Que deseo hacer a bordo?

Pensar y analizar “en frío” estos factores, le ahorrará mucho dinero. No pague un Dólar por determinada cualidad de un barco, si es que usted no la va a usar.

Si el barco es excelente en mar abierto y por eso es más caro que otros, y usted no va a ir a mar abierto, no tiene entonces ningún sentido gastar más en esa cualidad.

Si más bien usted hará una navegación costera, o de estima, y no se alejará mucho de la costa, es bueno que se dedique al encontrar el yate apropiado para ello.

Si es usted de las personas que siente mucho placer en estar a bordo y pasar las noches del fin de semana en su barco, hay botes muy cómodos y seguros para ello y dotados de todas las comodidades para usted la pase muy bien a bordo.

Iluminación a discreción en toda la nave. Exactamente como en casa o mejor.

Agua caliente y fría en todo el barco.

Música, Internet, televisión, teléfono, discos de video, todo.

Pague por eso, no por lo que no va a usar, ¿correcto?.

Si sus viajes son cortos, digamos que nunca exceden de más o menos 50 millas, ajuste

su gasto en el barco de acuerdo a la autonomía de combustible que realmente necesita. Para que más, ahorra así, peso y dinero.

De lo contrario, si usted es amigo de tener siempre invitados a bordo que oscilan entre 8 a 12 personas además de la tripulación, piense siempre en simultáneo en dos grandes atributos:

SEGURIDAD Y COMODIDAD

Para este caso un barco con más de 2 baños privados es lo ideal. Un buen lugar para disfrutar del sol o para cubrirse del mismo.

Pero por sobre todo SEGURIDAD, no zarpe si no tiene dos tripulantes duchos a bordo cuando menos, si desea disfrutar plenamente del mar, respételo por sobre todas las cosas. No hay embarcación más segura, que el yate monocasco, o multicasco, en los que se ha respetado el peso a embarcar.

Hay entre ellos, los de motor, muy fuertes y pueden como el velero, soportar mucho peso.

Cualidad esta que no es patrimonio de los catamaranes o los multicascos.

Estos son muy cómodos y amplios, pero recomiendo tomar nota del peso que su catamarán va a llevar y así podrá hasta circunnavegar sin problemas.

Este asunto del peso que puede transportar un barco determinado, es muy raro que los fabricantes lo informen. Hay casi un absoluto silencio sobre el particular.

Por lo que es bueno tomar control con cuanto peso está usted cargando su barco.

No es bueno ni prudente fijarse únicamente en si la línea de flotación está sobre el nivel del agua del mar.

Tome en cuenta todos los componentes que son inherentes al barco, los cuales pesan y mucho; luego todo lo que ocasionalmente desea transportar, entre ellos, agua, alimentos, bebidas, personas y demás.

El mar se mueve y en ocasiones a veces frecuentes produce golpes, movimientos bruscos y torsiones en la estructura, que lo que hacen es multiplicar peso. Es recomendable tomar control sobre esto, para nunca tener problemas.

Los catamaranes, yate moderno y de mucha aceptación hoy en día, así como los monocascos, veleros o a motor convencionales, deben tener de parte de sus tripulantes y propietarios, el debido control sobre el peso que se embarca en ellos.

Incido en este punto de los pesos, ya que es un cuidado que raramente se tiene en cuenta. Es muy usual ver pasar navegando un yate sobrecargado en demasía.

NOTA:

El catamarán es la embarcación de hoy y del futuro, entérese bien de todo sobre su desempeño y cualidades, así multiplicará el placer de estar en el mar.

CUALES YATES SON LOS MÁS RECOMENDABLES...

Hay muchos buenos y excelentes barcos, si tenemos siempre en cuenta el uso y necesidad que tenemos de un yate y lo que esperamos hacer cuando estemos abordo, aquí unos nombres de yates para tener en cuenta:

A MOTOR...

Hatteras, de primera, sobrio y bello.

Bertram, gran yate, cómodo, bien hecho.

Chris-Craff, mucho prestigio, los primeros fueron de madera, cómodos

Carver, buen yate, esmerado, no muy caro.

Princess, inglés, elegantes, carísimos.

Lhurs, lindo, amplio, caro.

Hargrave, desde 70' a 140' pies, suntuosos, muy buenos barcos.

Cheoy Lee, excelente yate, de primera, sobrios.

Sea Ray, comercial, deportivos, veloces. Producen los Bayliner y Maxum, hermanos de menor categoría.

Ferrini, lujoso, muy caro. No vale tanto.

Lázara, nuevo en el mar, recargado en lujos.

La lista es interminable y llena de nombres poco conocidos, pero muchos de ellos grandes yates.

YATES A LA VELA...

Van Dam Nordia, el mejor, solo de aluminio, bellísimo, Holanda.

Alden, clásico, bonito, caro.

Amel, sólidos, excelentes en mar abierto, buen valor de reventa.

Annie, una obra de arte de Morris.

Bristol, buen barco, buen precio, buena calidad.

Cal, diseño de Bill Lapworth, varios 46' han circunnavegado.

Cambria, bien contruidos, bonitos y caros.

Camper Nicholson, no los hacen más.

Cealock, el mejor astillero de USA. Valen.

Deerfoot, aluminio y grp. Rápidos y novedosos.

Farr Pilot House, excelente calidad, muy agradables. Rápidos.

Fraser, buen crucero de esta época.

García, francés, aluminio, preciosos.

Hinkley, atractivos, bien hechos, caros.

Hallberg Rassy, Suecia, muy buen bote, diseño de Frers.

Hylas, taiwanés, otro de Frers, estos son mejores diseños.

Jongert, pesados, caros, muy bien hechos, no es corredor.

Kanter, muy buena calidad. Chuk Paine.

Morris, excelentes.

Norseman, Taiwán, fuerte, rápido, mantiene precio.

Ocean, poderosos, con algunos problemas en la pintura.

Oyster, atractivos, caros, gran valor de reventa.

Pearsson, precio razonable. Buenos.

Santa Cruz, fuertes, seguros, rápidos.

Swan, Finlandia, no son buenos para alta mar.

Trintella, Holanda, aluminio, magnífico diseño.

ENORME lista de marcas de botes y yates la que tendría que seguir, se escapan de la memoria, muchos de ellos muy buenos. Los que cito líneas arriba, son todos perfectamente recomendables.

UNA RÁPIDA MIRADA POR LOS...

Catamaranes.

El yate de moda, como las camionetas cuatro por cuatro. Los hay de todos los precios y calidades. Son muy cómodos, amplios, incluso los de 38' de eslora ya están dotados de tres cabinas, dos baños, salón, un estar de popa y cubierta de proa, como excelentes lugares para tomar sol y departir.

Si está pensando en uno de estos yates, veamos que es lo que nos ofrece el mercado...

ROBERSTON CAINE. Buen diseño, muy cómodo, bonito.

MANTA, gran diseño, gran espacio de almacenaje, bueno en el mar.

CATANA. Muy buen diseño, no muy bonito, bien hecho, cómodo, seguro, injustificadamente caro

ALLIAURA MARINE, Australia, confort, liviano, fuerte.

FOUNTAIN PAJOT. Francés, prestigio, bonito, gran diseño.

PRIVILEGE. Bonito barco, hay que verlo en el mar grande.

LAGOON. Versátil, ordenado, cómodo, marinero. Feo, Vale su peso.

SANT FRANCISS. Reciente, alegre, cómodo.

KIEL. Un buen barco, bien hecho.

LEOPARD. Recientemente irrumpió en el mercado, lo veremos.

VOYAGE NORSEMANN, Un buen catamarán, buen diseño.

SNOWOOSE PROUT. Habrá que verlo, luce muy bien.

CHARTER CATS. Comerciales, cómodos versátiles.

CUSTOM KETCH. El mar dirá la palabra final.

JEANTOT MARINE. De aluminio, ya no está más.

SUNREEFF. Espaciosos, bonitos, con fortaleza.

QUINGADO. China, para inspeccionarlo.

PDG CLASSIC. Los propietarios están contentos. Buen precio.

WINDMAR. Buen diseño, cómodo, bien hecho.

GEMINI 105. Una belleza pequeña, 34' de magnífico diseño.

WILDCAT. Sus acomodaciones están bien distribuidas.

Estas son algunas de las marcas de las naves de mayor demanda hoy.

LA Z, DE MI ABC...

Lo más reconfortante que siento cuando he cerrado la venta de un yate a determinada persona, es el convencimiento de haberle vendido exactamente lo que realmente necesita, ni más ni menos.

Estoy así asegurando un cliente por mucho tiempo.

Debo hacer la salvedad, de que si el cliente desea comprar una embarcación más allá de lo que realmente requiere, pues en buena hora, él tiene siempre la decisión final.

Creo que el 95% de los barcos que vendo y represento, están exhibidos en la mis páginas de Internet: www.hbjyates.com las que son visitadas por miles de personas que han visto más de medio millón de páginas

Mucha información gráfica y técnica le da al cliente o visitante una amplia información sobre el tipo de yate que está buscando en cualquier parte del planeta. Represento la venta de barcos de recreo aquí en Perú y en ultramar.

Es bueno que el que está buscando un yate en especial, usado o nuevo, tenga la posibilidad de entrar en mi sitio de Internet sin conocer la

dirección. Casi como llegar a la puerta de una casa que uno busca, sin saber la dirección exacta.

Un cliente puede llegar a encontrar el sitio de Internet, con solo escribir por ejemplo:

Hbj. Que son mis iniciales.
Hernán Balderrama Jabaloya.
Hbj yates
Venta de barcos en Perú
Catamaranes en Perú.
Yates usados.
Veleros y yates en Perú.
Y demás alternativas. O simplemente
Hernán Balderrama Jabaloya.

El mar es un buen lugar, tal vez el mejor. Los más recalcitrantes defensores y admiradores del mar, dicen: que los lugares de tierra firme que existen, solo sirven para embarazar la libertad de los mares.

Venga al mar, tan pronto pueda. Si está en la rivera, deténgase un instante y quédese largo rato de espaldas a la orilla...

HBJ.

Algunos nombres más:

Able, muy buenos, caros, diseño de Paine.

Amazon, de metal, atractivos y modernos.

Amphitrite, buen almacenaje, calidad y precio.

Banfield, buen barco, buen precio.

Bluewater, modernos y muy buena calidad.

Bowman, excelentes en mar grueso.

Brewer, canadiense, mejores que los anteriores.

Cabot, otro de Canadá, buenos.

Caliber, buenos, aseados.

Cabo Rico, de Costa Rica, buenos y caros.

Centurión, Francia, atractivos, poco almacenaje.

Contest, Holanda, bien hechos.

Jeanneau, francés, su interior es muy acogedor, no para mar rudo.

Beneteau, un bote común, de alquiler.

CSY, USA, fuertes, amplios, buen costo.

Fast Pasage USA, de lo mejor.

Fraser, crucero muy bueno.

Island Packet, USA, han mejorado mucho, buen valor de reventa.

Malo, Suecia, altísima calidad, gran barco.

Mason, Taiwán, el mejor barco taiwanés.

Najad, Sueco, excelentes navegando.

North Wind, España, buenos compañeros en el mar,

Passport, Taiwán, muy bien distribuido, buen bote.

Sabre, diseño de Maine, gran calidad, poco lugar en los tanques.

Tartan, USA, conocidos por buenos circunnavegadotes.

VALORIZACIÓN

FÓRMULA HBJ

CLASE MEDIA. X MOT. 12 + INS. 10 + CAS 25...

VARIAB. B. + 2CERO%

MB. + 3CERO%

C. ALT. X MOT. 18 + INS. 15 + CAS 45...

B. + 2CERO%

MB. + 3CERO%

OTRS. VARIAB. POT. + 3CERO + ESL 4CERO% + 10% MENS. 6%.

El mejor barco, es aquel en que uno se siente cómodo, aprenda del mar, entérese de él, conozca sus secretos. Aprenda a respetarlo por sobre todo, aún por encima de sus conocimientos, solo así se encontrará navegando por aguas donde nunca pensó llegar. Buen viento y felicidades.

HBJ.

