

BARCO EUROPEO DEL AÑO EPY Y EYOTY 2021

LOS NOMINADOS



PRUEBAS VELA

- » HH OC50
- » OCEANIS 40.1

PRUEBAS MOTOR

10 MODELOS A FONDO



ESPECIAL EQUIPO EL NMEA 2000

INFORMÁTICA A BORDO 10 NOVEDADES TECNOLÓGICAS PARA EL BARCO



- » Vendée Globe
- » Dídac Costa
- » XVII Regata Ophiusa
- » Rolex Middle Sea Race



S Océanos

[Observatorio N&Y]
La ciencia navega a vela



PRUEBA VELA | HH OC50

Alta tecnología para la aventura

» German de Soler » Fotos: Nauta Dock/G.S.



El OC50 es el primero de la nueva Ocean Series del astillero HH Catamarans, una gama creada con el propósito de ofrecer un catamarán de crucero rápido de altura para que dos personas puedan cumplir su sueño de navegar sin límites y vivir a bordo con total confort.

1. El primer ejemplar de la nueva gama Ocean Series de HH Catamarans, ha sido botado en aguas de Badalona y puesto a punto para un periplo de varios años por el Mediterráneo.

2. Accesos a bordo amplios y seguros. El auxiliar de esta unidad es totalmente custom, así como los pescantes de carbono que se han construido expreso.

Siempre que un nuevo astillero entra en el mercado español —y más si lo hace con la primera unidad de una nueva serie, como es el caso del OC50 que nos ocupa— es conveniente situarlo en contexto.

Veamos. El astillero estadounidense HH Catamarans fue fundado en 2012 por el empresario Hudson Wang y el constructor neozelandés Paul Hakes. Hudson Wang era propietario desde 2009 de la firma Hudson Yacht Marine, que construía barcos de recreo en asociación con primeras marcas como J Boats, Gunboats o la británica Pearl Yachts. Tras la asociación con Paul Hakes, ambos empezaron a construir catamaranes bajo su propia marca: HH Catamarans. El objetivo era construir catamaranes de lujo de alta tecnología y elevado rendimiento íntegramente en sándwich de fibra de carbono para ofrecer una gama de catamaranes multipropósito de última generación a los navegantes más exigentes.

La gama de catamaranes HH están diseñados en California por el gabinete Morelli & Melvin y construidos en Xiamen, China, siguiendo estrictamente las especificaciones y bajo el control de los diseñadores, arquitectos, ingenieros y técnicos de la casa y utilizando la tecnología más avanzada de la industria.

Unos datos más: el astillero HYG de Xiamen, en el que trabajan 300 personas, es una instalación de última generación y una de las mayores de China. Dispone de dos naves de construcción de 8.000 y 7.000 m² y otra de acabados de 14.000 m², además de 4.000 m² destinados a fabricación y almacenamiento de metales, piscina de pruebas de 25 x 18 m, acceso directo al mar, una modeladora CNC de 5 ejes, dos de tres ejes y una de dos ejes, cortadora automática de tejidos de fibra, sistema





3 <<



4 <<



5 <<



>> 6



>> 7

>> El robusto y rápido HH OC50 está creado para llevar a su propietario a los rincones más remotos con total seguridad y comodidad. <<

de vacío con ocho bombas de vacío móviles de alta presión, dos salas estancas de laminado y postcurado de 25 m, dos cabinas de pintura, horno de curado de 25 m, sala de laminado pre-preg con temperatura controlada, taller propio de fabricación de aleaciones y acero y taller propio de carpintería y ebanistería. Difícil pedir más garantías tecnológicas.

La gama HH está actualmente formada por cuatro modelos desde 50 hasta 88 pies (HH 50, HH 55, HH 66 y el totalmente personalizable HH 77-88 en proyecto) y recientemente se ha introducido la gama Ocean Series, de la que este 50 pies que hemos navegado en aguas de Badalona es la primera unidad.

CONCEPTO

Concebido para que pueda ser gobernado por dos personas, el HH OC50 es un catamarán de crucero rápido, con capacidad oceánica y construido, a diferencia del resto de la gama HH, de la que toma sin embargo la inspiración, en sándwich de fibra de vidrio pero con un profuso uso del carbono en zonas esenciales —el 45% de la estructura lo es—

lo que repercute decisivamente no solo en el precio final sino también en los plazos de construcción y entrega. ¿Qué más cambia respecto a los HH previos? Evidentemente, el concepto, ya que los Ocean Series están orientados al crucero y no a la velocidad pura; las orzas se ha sustituido por quillas fijas y el aparejo no es de carbono a menos que el propietario lo requiera (en el OC50 que probamos, el palo y botavara eran de aluminio con jarcia continua y solo la rueda y los pescantes del auxiliar eran de carbono). Sorprendentemente, el mismo modelo construido íntegramente en carbono solo pesa 400 kg menos que el que probamos, lo que da una idea del esfuerzo realizado por el equipo de diseño para lograr que el cambio en los materiales de construcción no afecte a la ligereza y por tanto tenga poca repercusión en términos de prestaciones en velocidad.

CUBIERTA DE CRUCERO

El OC50 concentra toda la maniobra en un solo puesto de gobierno elevado, de forma que el patrón tiene todo a mano. Es un puesto de

3. La martingala es de carbono para una mayor resistencia a los esfuerzos de las velas de proa. Un winche permite trimar el estay del asimétrico en su punto justo.

4. Toda la maniobra de drizas y escotas se ha llevado al alto y bien protegido puesto de gobierno.

5. Pasos a proa anchos y sin obstáculos y escotillas de la cabina enrasadas. Se echa en falta un pasamanos en la caseta.

6. El puesto de gobierno del OC50 ha sido diseñado para controlar con facilidad toda la maniobra y la navegación.

7. La confortable bañera queda totalmente protegida por el tejadillo de la caseta y las altas brazolas.

gobierno espacioso, donde dos personas se mueven con soltura, y bien protegido por un techo rígido. A él se accede desde la bañera, a su vez muy bien protegida por el alero del techo de la caseta, y desde la banda, lo que permite una circulación popa-proa muy natural y sin obstáculos gracias a los amplios pasavantes de las bandas.

Todo en la cubierta de este catamarán nos habla de crucero: los amplios accesos por popa, la escota de mayor en popa de la bañera con cabo sin fin y winche plano Antal eléctrico con accionamiento desde el puesto de gobierno, el tejadillo de la caseta ocupado por placas fotovoltaicas que proporcionan 1,9 kW de energía solar, los carros de escota de foque muy centrados en el tejadillo para dejar libres las bandas, el carro de escota de foque autovirante curvo, los grandes cofres de estiba a pie de palo frente a la caseta, los escalones amplios y seguros para subir desde pie de palo al tejadillo, la organización y el orden de la maniobra y los reenvíos situados en la base del palo... Una cubierta pensada para moverse con comodidad, en la que



8

no falta nada y teniendo en mente el programa de este modelo: el crucero y la navegación en cualquier condición. Es en este sentido que nos gustó especialmente la organización de la proa, desde el pie de palo hasta la martingala, con amplios cofres y las proas de los cascos destinados a pañol para estiba general, defensas y velas, con ingeniosas soluciones como la del casco de babor bajo cuyos escalones desmontable de bajada se escondían la potabilizadora y el compresor de aire.

Hay que notar que la martingala es de carbono y que por el longitudinal que va desde pie de palo hasta los arraigos de las velas de proa corre el tensor de estay del asimétrico.

No menos bien pensado está el puesto de gobierno, organizado, amplio y protegido, con un asiento cómodo con reposapiés, con las drizas a una banda y las escotas y rizos a la otra y

mucho espacio para la electrónica.

Respecto a la bañera no podemos dejar de destacar que se trata de un espacio muy bien protegido, en el que uno se imagina navegando cómodamente tumbado en el gran sofá de estribor o disfrutando del desayuno o la cena en el sofá de babor. Bien comunicada a pie plano con el interior mediante una puerta corredera, transmite sensación de confort y protección frente a los elementos.

SALÓN PANORÁMICO

El salón, al que se accede a través de una puerta de tres hojas que se recogen a estribor para crear una continuidad exterior/interior, distribuye la zona de comedor-estar a babor y la gran cocina en U a estribor de la entrada, dejando el espacio de proa para la mesa de cartas, un gran sofá en L con mesillas bajas móviles con cofre interior y un gran módulo de

8. El salón ofrece una vista perimetral sobre el entorno gracias a las grandes ventanas que lo circundan.

9. Una puerta de tres hojas que se recogen a estribor permite que bañera y salón sean un espacio continuo.

10. La cocina en U ofrece mucha superficie de trabajo y volumen de estiba.

11. Una mesa de cartas con vistas y gran capacidad para ubicar toda la electrónica que se desee.

frío con neveras de apertura frontal.

Es un espacio que respira lujo y confort, que permite una visión real de 360 grados, con ventilación frontal y escotillas superiores que proporcionan luz cenital y con unos acabados de ebanistería y textil, a elegir entre diferentes opciones por el propietario, sin tacha (la carpintería se hace en el propio astillero).

Todo el mobiliario y los mamparos estructurales son en sándwich composite para aligerar peso, así como el plan —en cubierta la teca es sintética de última generación, por lo que no se calienta— y digamos, ya que estamos, que el OC50 cuenta con falsa proa de sacrificio anticolidión en los cascos y de mamparos estancos a proa y popa de los mismos.

CONFORT NOCTURNO

Al igual que en la cubierta principal, en los cascos uno tiene la misma sensación de que nada se ha dejado al azar o a la improvisación. Los acabados y las entregas de la carpintería son perfectas, el mobiliario está excelentemente acabado, con cajones con amortiguador, y el equipamiento es el adecuado para el gran crucero y la vida a bordo en cualquier época del año. Los volúmenes interiores son generosos y la luz y la ventilación abundantes. Uno encuentra soluciones ingeniosas para optimizar el espacio, como las puertas batientes sobre guías tras las que se encuentra la lavadora, las puertas correderas escamoteables de bajada a las cabinas, los accesos a los depósitos bajo las escaleras y, por supuesto, los WC eléctricos, o los



9



10



11

FOCO EN



PROTECCIÓN TOTAL
El techo rígido de carbono que puede cerrarse totalmente ofrece un excelente resguardo al timonel.



FÁCIL CONTROL DE MAYOR
El carril de escota de mayor, que se controla desde el puesto de gobierno, se ha situado en popa sobre la brazola del espejo.



ESTIBA Y ORDEN
La optimización de la estiba es una condición en un crucero de altura. Aquí, dos cofres frente al carro del foque autovirante la aseguran.



ENERGÍA INAGOTABLE
La gran superficie libre del tejadillo de la caseta permite instalar placas fotovoltaicas.



PUERTAS QUE NO OCUPAN ESPACIO
La zona de noche de ambos cascos queda aislada del salón mediante puertas deslizantes.



RINCONES APROVECHADOS
Los escalones de bajada al pañol de proa del casco de babor esconden la potabilizadora y el compresor de aire.

cinco grupos de aire acondicionado que harán mucho más llevaderos los picos de la canícula mediterránea.

Tampoco habrá que preocuparse por la energía que consumamos fondeados en las calas: las baterías de litio y las placas solares garantizan

cuatro días de autonomía eléctrica.

Por el momento, el OC50 se ofrece en una opción estándar de distribución, con un casco dedicado íntegramente al propietario y el otro con una cabina en popa con cama doble y otra en proa con camas individuales



12



13

12. La luz cenital y lateral inunda la cabina del propietario que ocupa todo el casco de babor.

13. El excelente trabajo de ebanistería se aprecia en los acabados y las entregas de los armarios y cajoneras.

con su WC propio y ducha compartida en el centro del casco, aunque existe la opción de cuatro cabinas.

NAVEGACIÓN

Como catamarán de crucero, cuyo concepto es que pueda ser llevado por dos personas, el aparejo responde plenamente a este programa. Así, el OC50 se apareja de serie con un ropero Doyle formado por una gran mayor (opcionalmente trapezoidal) de Dacron y foque autovirante, pero para el propósito del barco la proa ideal es la formada por las tres velas: un foque autovirante que se comportaría como una trinqueta, un génova y un asimétrico o código 0. Nosotros salimos a navegar con 11-13 nudos de real con génova y mayor, velas con las que logramos una máxima de 8,2 nudos, con el aparente a 40°. Una marca excelente para un catamarán de esta envergadura, pero comprensible si atendemos al desplazamiento ligero de la unidad y a la eslora de flotación optimizada de los cascos de roda invertida. Con 11,5 nudos, mantener los 7,5 nudos de velocidad de crucero ya nos obligaba sin embargo a abrir escotas y caer a 51° de aparente. Una buena cifra, aunque no punteásemos tanto, que nos indica que estamos ante una unidad que no defrauda con vientos ligeros, y con capacidad de dar excelentes sensaciones con vientos fuertes, por no hablar de las prestaciones que podría dar con un palo de carbono y el pack de velas performance (que harían subir el presupuesto en unos 120.000 dólares).



14 <

El barco viene de serie con dos Yanmar de 30 Hp saildrive, si bien la unidad probaba montaba dos 40 Hp de la misma marca y para Europa se propondrá con un 50 Hp. Con los dos Yanmar la corredera marcaba una muy aceptable velocidad máxima de 8,5 nudos y de 7 nudos a un ritmo tranquilo con una autonomía estimada de 500 millas gracias a la capacidad de los dos depósitos de 300 litros situados en el centro del barco, en las sentinas de babor y estribor.

El OC50 se entrega de serie muy equipado, especialmente en electricidad y electrónica, uno de los más completos que hemos visto, ya que incluye una electrónica completa Triton de B&G de serie, con dos pantallas multifunción Zeus³ de 9", pantalla de viento/velocidad/profundidad Triton 2 de 4,1", piloto automático, radar, VHF DSC y AIS.

En suma, podríamos calificar al HH OC50 como un catamarán de crucero rápido, excelentemente construido y perfectamente concebido para que una pareja disfrute tanto de la vida a bordo todo el año con el confort de una vivienda como de las travesías más exigentes disfrutando del placer de la vela con absoluta seguridad.

14. El casco de estribor alberga una cabina con cama doble que ocupa toda la manga y otra con camas individuales a proa.



15. Los baños muestran el mismo cuidado y atención en los acabados que el resto del barco.



La roda invertida de los cascos creados por Morelli & Melvin optimizan la eslora de flotación y permite un ataque más suave de la ola, evitando molestos cabeceos, a la vez que el elevado francobordo proporciona altura y volumen a las cabinas.

Características

- » Eslora total: 15,19 m
- » Eslora de flotación: 14,89 m
- » Manga máxima: 7,44 m
- » Calado: 1,56 m
- » Desplazamiento: 13.150 kg
- » Superficie vélica:
 - » Mayor: 81,13/82,80 m²
 - » Foque autovirante: 44,50 m²
 - » Génova: 56,80 m²
 - » Gennaquer: 16. HH OC 50 2101,80: m²
 - » Spinnaker: 135,50 m²
 - » Tormentín: 9 m²
- » Capacidad de combustible: 2 x 300 l
- » Capacidad de agua: 400 l
- » Capacidad de aguas negras: 60 l
- » Motor: 2 x Yanmar 40 Hp Saildrive
- » Hélice: 3 palas plegables Gori Varifold
- » Diseño: M. Morelli & Melvin
- » Astillero: HH Catamarans, hhcatamarans.com
- » Importador: Nauta Dock, nautadock.com
- » Categoría CE: A
- » Precio: 1.100.000 euros sin impuestos.

» Seguro METROmar-Fiatc

Prima del seguro básico a terceros: 266,63 euros.
Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.

La opinión de [N&Y]

Diseño

- + Integración de salón y bañera.
- + Abundante uso del carbono en la construcción.
- Para subir desde la bañera al puesto de gobierno hay que pasar sobre el sofá de estribor.

Maniobra

- + Todo reenviado al puesto de gobierno.
- + Organización del pie de palo.
- El asiento del piloto es para acompañar la navegación. Queda muy atrasado para llevar la rueda sentado.

Habitabilidad

- + Cocina de verdadero crucero de altura.
- + Casco destinado al propietario.
- Acceso a la cabina de proa de estribor justa.

