

iDe vez en cuando tengo oportunidad de charlar con alguno de vosotros, los que seguís este blog, sois casi 200!!

Y siempre pido una crítica y pregunto que es lo que puede resultar más interesante compartir.

Sin duda la vida a bordo es lo que me reclamáis mas de uno. Pero no es fácil, casi siempre hacemos lo mismo: navegamos o disfrutamos de lo que estamos viviendo o visitando.

Pero salió el tema Monocasco o catamarán.



Plan B fondeado en Union Island

Los que me conocéis, sabéis que durante años fui uno de los mayores críticos del catamarán.

Los veía (y los sigo viendo) muy feos. Pensaba (y sigo pensando) que navegan raro.

Hace ya casi 4 años participábamos Mónica y yo en un seminario de navegación transoceánica y mientras nos comíamos una hamburguesa, uno de los ponentes nos preguntó por nuestros planes. No lo teníamos nada claro, pero si pensábamos que el Wall Street (nuestro antiguo barco) era demasiado grande para dos personas. Thomas Wibberenz, el representante Parasailor en Alemania, (www.istec.org) nos preguntó si habíamos pensado alguna vez en un catamarán: ¡creo que pegué un salto en la silla! ¿Nosotros? Eso no está hecho para nosotros, somos puristas del monocasco. Y fíjate dónde estamos, viviendo desde hace 18 meses en uno de ellos.

A nuestros amigos José Manuel y Mónica, les tenemos que agradecer los buenos momentos que hemos pasado muchísimas veces, pero especialmente nuestros viajes a los salones de multicasco a La Gran Motte y a Canet en Rousillon. Allí, empezamos a diferenciar los de prestaciones, los de crucero y los de irse a bañar; conocimos marcas, y aprendimos a entenderlos. Todavía no nos gustaban....

Durante nuestro viaje a Grecia y Turquía durante mas de 4 meses en 2016, descubrimos que nuestro querido Wallstreet, estaba viejecito, tenía mas de 30 años, y desde que lo diseñaron, los conceptos han cambiado mucho. Y a pesar de haber hecho una gran inversión en él, y contentos de haber navegado más de 45.000 millas juntos, decidimos cambiarlo por uno mas moderno, mas pequeño y de prestaciones similares.



Wall street



wall street en Cape Sunion

Y aquí aparecía el gran reto.

Nosotros queríamos un barco para poder navegar todo el año, eso quiere decir con mal tiempo, lluvia o muchísimo calor. En aguas abiertas pero también fiordos, ríos, etc.

Para dos personas, pero con capacidad para por lo menos 4 invitados.

Buscábamos uno con mucha autonomía, eléctrica, de agua, y combustible. Mucho espacio para guardar muchas cosas.

Por supuesto también muy robusto, con poco calado, y fácil de manejar.

Durante el invierno de 2016-2017, Nos miramos muchos barcos, y probamos algunos.

Descubrimos que en monocascos siempre acabábamos en algo parecido a lo que teníamos, 55 a 57 pies, con mucha quilla y mucho palo. Nos gustaban los CNB y los Wauquiez Pilot Saloon.

Otro problema gordo es que se salían de presupuesto, casi el doble que un catamarán para el mismo espacio.

Al final estamos en el Plan B. Un catamarán de serie, de crucero. Ahora os cuento las diferencias, desde la experiencia de un catamarán y un monocasco como el que teníamos.

os dejo con fotos comparativas del antiguo monocasco y el moderno catamarán



63 Catamarán o monocasco



63 Catamarán o monocasco



63 Catamarán o monocasco





63 Catamarán o monocasco





Ventajas e inconvenientes de un catamarán.

A parte de la obiedad de nuevo, vs 30 años de antigüedad, con todo lo que supone de diseño y tecnología.

1 navegación.

La cata pasa dos veces las olas. El monocasco una. Esto hace que se muevan extrañamente. Este último es más cómodo en ceñida, ciñe y anda, (corre) más en

ángulos cerrados y llega a los 30-35º, mientras la cata se muere si le intentas hacer ir a menos de 45º. A veces frustra un poco.

De través y al largo, y sobre todo en popa, y con mucha ola el catamarán es más rápido a la misma eslora, y un 45' tiene un rendimiento de un 55' monocasco. Nosotros hemos visto la corredera en 15 nudos, y muchas veces por encima de 10.

En popa no escoran ni oscilan tanto, pero también se mueven. Quien dice que un cata no se mueve no ha estado en ellos. Se mueven diferente, con mal tiempo muchísimo, por pasar las olas dos veces, y un poco brusco. No son dulces.

Pesan poco y no llevan lastre, les cuesta poco acelerar, pero cuando chocan con las olas, pues eso chocan y se frenan.

Los catas de crucero son poco sensibles al trimado y son muy difíciles de trimar.

Sensaciones, no hay color. El monocasco te hace disfrutar y el cata no. Pasaría horas llevando el timón de un monocasco y sintiendo las olas, como sube, baja, se deja llevar.

¡Aquí echo de menos el Wallstreet!

En el cata aprietas el botón del piloto y ya está. No transmite nada, no siento nada, no emociona nada. Es una furgoneta. No hay placer en llevarlo. Pero anda.

Se disfrutan las sensaciones de planear e ir deprisa, pero en el barco, no al timón. No es un barco para salir a hacer bordos por la bahía y volver a comer a casa.

La velocidad de un 45' cata es la de un 55 monocasco, si lo cargas moderadamente. Puede tener más velocidad punta, pero con olas se para y el monocasco, si no es demasiado ligero no.





2 Fondeados.

Aquí no hay color, el Cata gana por mil a uno. No se mueve, no se balancea.

Y además con toda su estructura siempre tienes sombra y protegido de la lluvia. En Brasil y el Caribe, hace las dos cosas cada día, y además ambas muy fuertes. Este capítulo es muy importante.

Estar dentro y ver 360º lo que pasa fuera, es una gran ventaja, te hace disfrutar mucho, y permite la vida doméstica cotidiana mientras haces guardias, eso está muy bien.

Al estar salón, bañera y cubierta en el mismo plano, no tienes que saltar, ni subir escaleras. Es todo mucho más cómodo. Especialmente cuando vienes con la compra del super.

También para ir sólo dos, el compartir espacio hace que el que está en la cocina o de guardia no vaya del todo solo.

La maniobra de fondear es más cómoda, vamos al molinete desde dentro, puedes fondear casi a la sombra. Es un poco complicado al principio la pata de gallo. Pero al final te acostumbras.

Echamos de menos la potencia de un molinete de 4500wat, ahora vamos sólo con 1500wat y a veces hay que ayudar al barco con el motor a sacar el ancla.

Todo es mucho mas pequeño que antes, casi siempre es una gran ventaja, pero a veces echas de menos la potencia.....



63 Catamarán o monocasco



63 Catamarán o monocasco



63 Catamarán o monocasco





3 Maniobra en Mar.

Aquí depende de el diseño de cada barco. Este tiene una sola rueda de timón y la maniobra toda reenviada al lado. No hace falta salir del puesto de timonel para cazar una escota, subir la vela o tomar rizados, todo desde el timón. Es un barco para vagos.

En nuestro antiguo monocasco, aunque era todo eléctrico, y muchos botones cerca del timonel, unas cosas estaban en las bandas, otras encima de la cabina, y para otras había que ir al palo. Para una maniobra había que moverse bastante.

Las velas son mas pequeñas, y pesan menos. El spi, es de sólo 165 m² vs 310m², que llevábamos antes. Lo puedo sacar solo del cofre y no quedar derrengado para el resto del día.

El Génova del Wallstreet pesaba 90kg, y sólo sacarlo, desembarcarlo y llevarlo a recoser era una maniobra para pensársela, si piensas que uno sólo no puede con la vela, hay que ser 2 y la pasarela sólo aguanta 100kg. Parece un problema de colegio, pero era un problema real. ¡¡Ahora no llega a los 25kg!! He notado la diferencia.

Sólo la mayor, por ser muy reforzada pesa bastante, pero aun así algo menos que la del otro barco, tienen la misma superficie. 77 m²

Las escotas, cabos, son mucho más delgados y cortos, hemos pasado de escotas de 22mm a 12mm. Nos parecen de vela ligera.

4 maniobra en Puerto.

El catamarán tiene dos motores y es capaz de girar sobre si mismo. Pero tiene mucha obra muerta (el francobordo es muy alto) y con viento se va solo. Hay que aprender a no usar el timón.



Maniobrando en la Marina Victoria and Albert, en Cape Town

El monocasco con hélice de proa se manejaba muy bien, salvo que la proa a casi 20m no la veías.....

Hasta ahora no hemos tenido problema de plaza en los puertos. En el Caribe, en algunas calas hay 4 catamaranes por cada monocasco.

Pero el calado vuelve a dar ventaja a la cata, entramos en sitios con menos de 2m

de agua. Y eso es un 30% menos. Aquí hay muchos puertos y ríos con 1,6 a 2m de calado, y con este barco entramos y con el otro no.

Es mucho mas corto que el Wallstreet , 6m, y sólo 2 m mas ancho, es mucho mas pequeño, entra en cualquier sitio.

Hasta las defensas pesan menos, antes eran de 1m ahora son de 60cm, hemos ganado en peso y volumen.

La posición del timonel hace imposible que pueda ayudar con los cabos en las maniobras de amarre así que Mónica se hace cargo de todo y hay que moverse mucho entre las cuatro esquinas cuando llegas a puerto. Aquí el cata pierde.

5 electrónica.

En teoría no debería haber diferencia entre monocasco o multicasco, salvo en pantallas según la distribución.

Si hemos notado que la posición de navegación y poder toquetear la pantalla constantemente, es muy práctico y va muy bien, especialmente al entrar en sitios nuevos.

Y el que las pantallas en la timoneria van altas y a la altura de los ojos. Es muchísimo más cómodo.

El puesto de timonel se convierte casi en una mesa de cartas.







electrónica del WS



6 cubierta.

El nuestro era un barco de vieja escuela, con 13 winches, este sólo tiene 3, hemos dejado atrás 10. Es una gran mejora. Sobre todo para no tropezar.

La cubierta esta diseñada para andar, no tropiezas, los portillos enrasados con cubierta.

No escora, es muy difícil caerse al mar. Tiene muchos sitios donde agarrarse, y no hay que agacharse para nada, ni para entrar en la bañera, para nada. Cabeza alta y sin golpes. Eso ha sido otra mejora.

El timonel va siempre protegido con su techo rígido del sol y lluvia, y con cierres para evitar rociones. ¡¡Un año y pico sin ponerse un chubasquero!!

La proa muy ancha, además de cómoda para tumbarse, las maniobras de poner spi, o subir las tablas de SUP, son muy seguras.

Nuestro cata tiene dos bañeras, o zonas de estar, una a proa y otra a popa. Sus dimensiones, para nosotros son enormes. Te puedes sentar o tumbar en cualquier dirección o posición y no entorpeces a los que se mueven, que lo hacen por "pasillos". En el monocasco, por grande que sea, sólo hay una bañera y además es la zona de paso de proa a popa y de cubierta al interior, y además normalmente sólo un lado tiene sombra.



En nuestro comedor de popa



Bañera de Proa

Los toldos para el sol y protecciones para lluvia son fáciles de poner y quitar, están siempre a punto. Y los puedes usar todos igual parado que navegando.

7 distribución interior.

No hay color, el Cata gana siempre.

Ya he mencionado la cabina al mismo nivel, pero la gran superficie entre cascos da unas dimensiones de salón que necesitas mas de 60' de monocasco para igualarlo.

En nuestro caso, es un lujo especialmente en travesías con mal tiempo estar en el sofá mirando a proa, y viendo igual que si estuvieses en el timón.



Posicion de guardia en Proa



En mesa de cartas



En nuestro Salón

El casco destinado a cabina principal y baño es el equivalente a un monocasco de más de 70'. Es realmente amplio. ¿Os creéis que hay 6 m desde el pie de la cama al baño?

Y lo mismo con armarios y espacio para guardar cosas.

Cuando vienen invitados, “viven en el otro casco”, siempre hay más intimidad para

todos.

8 instalaciones y accesos.

Quizás es este barco, de concepción americana y originalmente de charter, que hace que se fácil encontrar todo las instalaciones y equipos escondidos, los modernos monocascos también son así, aunque no era así en nuestro antiguo Wallstreet.

Pero la cata gana en que tiene: dos timones, dos motores. Eso siempre es un plus de seguridad.

Capacidad y autonomía, ganamos a un monocasco de 60 pies: 1000 litros agua, y 750 litros de gasoil, tenemos una autonomía de casi 1800nm a motor. No sirve para nada costeando, nunca costear tan lejos sin parar, pero en largas travesías, de mas de 1200 millas, y hacemos algunas al año, siempre es muy útil. O para evitar repostar en lugares complicados o con mala calidad de carburante.

9 otras cosas varias

Os pongo cuatro pinceladas de cosas que a nosotros nos resultan útiles y le vemos la diferencia a lo que estábamos acostumbrados.

El bote auxiliar, antes en cubierta, quitaba espacio y necesitábamos ser dos para subirlo. En un barco moderno puede ir en hangar pero debe ser un bote pequeño. Aquí lo sube uno solo con el botón del pescante eléctrico, nuestro bote es de 3.10, pero cabe uno de 3,40 y con motor de hasta 20 hp.

Material de seguridad, de bucear, al tener muchos cofres no hay problema para tenerlo en sitio prioritario y a mano.

La gran superficie del techo te deja espacio para los paneles solares, aerogeneradores, windsurf, etc...

Los puristas del análisis de los barcos quizás añadan otras cosas.

Conclusión, estamos muy contentos con nuestro catamarán, es lo que buscábamos y nos cuadra con lo que estamos haciendo. No nos hemos equivocado.

A los del astillero, Leopard, les ha hecho gracia nuestro origen de navegantes de

monocasco y que ahora naveguemos en catamarán, y hace pocas semanas han publicado un artículo sobre nosotros,

<https://blog.leopardcatamarans.com/topic/owner-stories>

Es posible que, con otro plan de navegación, en un futuro volvamos al monocasco, y es que las sensaciones y la estética están allí. (Y a veces, las echamos de menos)



Te te gusta comparte:

- [Comparte en Facebook \(Se abre en una ventana nueva\) Facebook](#)
- [Compartir en WhatsApp \(Se abre en una ventana nueva\) WhatsApp](#)