

[N & Y]

NÁUTICA Y YATES M@GAZINE

Número 70 Año XI
Revista bimestral
Precio 4,00 €
Precio Portugal 4,20 €

SUPERYATES

Grand Soleil 65 LC
Omikron OT 60

METEOROLOGÍA

¿Qué es una
DANA?

PRUEBAS MOTOR

Antares 12
Sacs Rebel 50 G
Apremare Gozzo 35
Navan C30 y S30
De Antonio D32
Fiart Speedmaster 43 Panorama

PRUEBAS VELA

Hanse 410
X-Yachts Xc 47e

AMERICA'S CUP

Entrevistamos a
Xabi Fernández

LAGOON

Botavara enrollable
para catamaranes

ESPECIAL EQUIPO

Radares de última generación

- Mini Transat: Waksman y Manera hacen historia
- Merediz abandona la Global Solo Challenge
- El *White Shadow* en la Ocean Globe Race

SOS OCEANOS El boquerón del Mediterráneo



Diego Yriarte - Fotos: Ludovic Fruchaud/EYOTY

Pasarán las millas

El nuevo Xc 47e es uno de los nominados para el European Yacht of the Year. Es una embarcación para navegar con comodidad, seguridad y pocas manos durante largos períodos. Sus capacidades de estiba le permiten planificar ambiciosas travesías sin necesidad de tocar tierra. El sistema de propulsión híbrido proporciona una autonomía muy extensa gracias a las placas solares, la hidrogenación y un generador de muy bajo consumo.





Puedes ver el video del Xc 47e navegando durante las pruebas de EYOTY en Port Ginesta.

2. El Xc47 es el inicio de la gama de cruceros de altura que ha puesto en marcha el astillero danés X-Yachts.

2. Las ventanas laterales del casco y las de la cabina iluminan el interior y mejoran la visión desde el interior.

Las capacidades de navegación de un crucero de altura como el Xc 47e permiten planificar singladuras de larga duración en una eslora de barco perfectamente controlable entre dos personas que, precisamente por ser de una eslora contenida, también es apto para navegaciones de fin de semana sin concesiones al confort. En navegación su comportamiento es estable, robusto, para navegar sin tiempo, un barco amante de los bordos largos. La concepción de las líneas de casco de francobordo elevado y considerable volumen aprovechando la manga máxima da lugar a amplias estancias en el interior. Las dimensiones interiores consideran la ergonomía aún en los movimientos con el barco escorado, haciendo fácil y seguro moverse en el interior durante condiciones adversas.

Indudablemente X

Para el astillero danés esta unidad es el mejor barco de navegación de altura que han construido, sin temor a planificar una vuelta al mundo. Por lo tanto, ha sido construido a plena conciencia de que las personas que lo naveguen podrán emprender travesías más lejanas que las vacaciones de agosto. La calidad de construcción siempre ha sido una cualidad del astillero y en este barco en particular se ha elevado el listón de seguridad reforzando el interior del casco con fibra de carbono en los sitios en los que mejor se aprovechan las características de este material para lograr rigidez sin aumentar peso.



Xc 47e



Durante el proceso de diseño se construyó una maqueta a tamaño real para simular la escora hasta veinte grados y poder evaluar los puntos de asidero y apoyo utilizados para trasladarse dentro del barco y la ergonomía de cada movimiento. Este estudio, sumado a muchos años de interacción con los clientes, es lo que logra resolver las necesidades a bordo.

El estilo del diseño es actual, atemporal, de una elegancia simple que no necesita sorprender sino que ofrece cobijo, descanso, relax. Los colores claros y la abundancia de luz natural recrean un ambiente protector. El diseño en general mantiene una idea relajada de la navegación. La cubierta

en un nivel, sin escalones, conecta de popa a proa con un tránsito seguro, de pasillos laterales anchos y con una imagen exterior estilizada. En proa el espacio es generoso pues el palo ha sido ligeramente retrasado, pero el sitio destinado a la vida exterior es la bañera que se encuentra bien protegida por la cabina y las brazolas que acaban casi en popa.

El casco fue diseñado con una V profunda en proa y una popa con un considerable lanzamiento, pensados para una comodidad marinera en relación a la ola. Todo está pensado para navegar de la forma más confortable posible.

Uno de los puntos clave del barco es la insonorización de todo

3. Las ventanas laterales del casco y las de la cabina iluminan el interior y mejoran la visión.

4. Los paneles solares del techo de la cabina alimentan las baterías de servicio.

5. El puesto de gobierno centraliza los reglajes con mordazas sobre la brazola y dos winches por banda.

6. Desde el palo los cabos se dirigen al puesto de gobierno por debajo de cubierta.

ruido ajeno al agua y el viento. La propulsión eléctrica hace un gran aporte en este sentido, contribuye su silencio, pero también es capaz de recuperar la energía dado que el sistema Oceanvolt Servoprop instalado es capaz de hidrogenerar hasta 5 kW mientras el barco navega a vela. A bordo, todo funciona con electricidad, pero el sistema también cuenta con un generador para cuando hay un exceso de consumo y que rara vez se enciende.

Son muchos los elementos que identifican al Xc 47e como crucero de altura, desde la calidad de construcción hasta la capacidad de sus neveras, sin dejar de lado el ADN de la marca.



7

Dominio del silencio

Al bajar las escaleras, la zona de la cocina y la mesa de navegación se encuentran más elevadas que el resto. Esto permite ver muy bien el exterior por las ventanas laterales y las del techo, pero el motivo del suelo elevado es otro. Debajo de esta área se han instalado una buena cantidad de elementos técnicos, como los compresores del aire acondicionado y las neveras, la potabilizadora o un compartimento donde se encuentran todos los grifos que reparten el agua

en el barco. Otra ventaja extra de esta disposición es que la insonorización de todos estos elementos es más efectiva.

Un poco más a proa, en la zona más profunda de la sentina, se han dispuesto los packs de baterías de litio de la propulsión, dentro de compartimentos de aluminio. También los depósitos de agua y combustible, por lo que los pesos se han concentrado para bajar el centro de gravedad y reducir el cabeceo y balanceo del barco. La cocina en forma de U permite tra-

8



7. El salón queda en un nivel más bajo que la cocina, pero igualmente tiene buena visibilidad hacia el exterior por las ventanas laterales.

8. La distribución en U de la cocina permite trabajar en cualquier condición y tiene buena visibilidad a través de las ventanas de la cabina.

FOCO EN



Orden en la bañera
Espacios especialmente dedicados a la cabuitería mantienen en orden la bañera.

Instalaciones claras

El orden se mantiene también bajo cubierta con unas instalaciones y acabados que son parte de la calidad habitual del astillero.



Semi deck-salon

El suelo elevado en la cocina mejora la visibilidad, podemos perfectamente navegar en solitario y bajar a preparar alguna comida sin perder de vista los alrededores del barco.

Insonorización doble

El generador está situado entre las dos cabinas de popa, pero además de la insonorización propia cuenta con la insonorización del espacio en el que está instalado.



Mesa del salón

La mesa del salón duplica su superficie al estar desplegada y caben cómodamente hasta ocho personas.



El mejor sitio para estar

Decidimos que el balcón de popa es el mejor sitio de observación desde la cubierta del Xc 47e.



La unidad que probamos estaba equipada con tres cabinas, pero es posible elegir dos cabinas y dejar la tercera para taller y estiba.

bajar con comodidad aún en condiciones de navegación adversa.

El salón queda en la zona más baja, pero goza de las ventanas de casco para no perder el contacto visual con el exterior. La cabina principal, situada en proa, mantiene el estilo de diseño e incluye un baño de generosas dimensiones.

Evidentemente, las posibilidades de personalización son elevadas. La unidad que probamos estaba equipada con tres cabinas, pero es posible elegir dos cabinas y dejar el tercer espacio para un taller y espacio de estiba.

Haced planes con tiempo

A la hora de planificar travesías las capacidades del Xc 47e no ponen límite. Por supuesto que sus 15 metros de eslora por 4,56 de manga no son un impedimento para hacer navegaciones cortas. Muy al contrario, es un barco muy maniobrable en el que son suficientes dos pares de manos para

soltar amarras y salir al mar solo por disfrutar de navegar a vela.

Navegamos el Xc 47e en Port Ginesta, durante la jornada de pruebas de los barcos del Mediterráneo del European Yacht of the Year durante la tercera semana de octubre, una semana con condiciones variables en las que pudimos navegar hasta con vientos de 16 nudos. La mayor enrollable en la botavara es eficiente, al igual que el enrollador eléctrico del génova, y se controlan sin abandonar el timón.

El barco prefiere los rumbos ligeramente abiertos por lo que el código 0 es una vela a la cual se le saca mucho provecho en crucero, porque su rango de intensidad de viento es amplio. Navegando con un viento real de 11 nudos y un aparente de 65° superamos cómodamente lo ocho nudos, mientras que en ceñida a 40° con génova navegamos cerca de los seis nudos. Con el spinnaker asimétrico

9. Las cabinas de popa se convierten de litera a cama doble mediante una maniobra muy sencilla.

10. La cabina principal cuenta con abundante luz natural y espacio de estiba.

11. La capota anti-rociaciones que cubre efectivamente el espacio de la bañera será imprescindible con mal tiempo en las guardias nocturnas.

pudimos ver dos cifras, poco más de 10 nudos con 16 nudos viento de real.

La maniobra está reenviada a los puestos de gobierno desde donde es posible controlar todos los reglajes. Cuenta con la asistencia de dos winches Andersen por banda, que incorporan el nuevo sistema de velocidad variable según la intensidad de la presión sobre el botón: a más presión, más velocidad. Prácticamente no es necesario ir a maniobrar a proa salvo para colocar unos cojines y disfrutar del paisaje en un fondeadero.

La unidad que probamos estaba equipada con motor eléctrico alimentado por un banco de baterías de litio y un generador Fisher Panda 11 kW para gestionar los excesos de consumo.

La ventaja del sistema Servoprop 30 kW de Oceanvolt es que, navegando a vela, aprovecha el giro de la hélice para hidrogenar hasta 5 kW y recargar sus propias



baterías. También se han dispuesto paneles solares, pero solo alimentan las baterías de servicio. Aunque seguramente la cualidad más apreciada de esta motorización es el silencio.

En conclusión, tanto por la configuración del aparejo, la calidad de la construcción, inclusive la opción de propulsión eléctrica y obviamente el confort, no hay límite para las travesías que su propietario quiera emprender a bordo del nuevo Xc 47e.



SEGURO METROMAR-FIATC

Prima total anual:
305,45 euros.

Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.

12. En la cámara de motores sobra espacio porque el motor eléctrico es de menor tamaño que el diésel. También es evidente la limpieza, la ausencia de olor y de temperatura.

CARACTERÍSTICAS

Eslora total:	15,21 m
Eslora del casco:	14,30 m
Eslora de flotación:	13,17 m
Manga (max):	4,56 m
Calado estándar:	2,30 m
Calado opcional:	2,00 m
Lastre (Estándar):	5.490 kg
Desplazamiento en rosca:1	4.500 kg
Superficie vélica:	
· Mayor:	68 m ²
· Génova 106%:	55,4 m ²
· Spinnaker asimétrico:	180 m ²
Motor eléctrico (opcional):	Oceanvolt, Servoprop 30 kW
Generador (opcional):	Panda 1100 Super Silent Technology 56,7V - 187A / 10,6kW
Motor Diesel:	59 kW 80 CV
Depósito de combustible:	500 l
Depósito de agua:	640 l
Constructor:	X Yachts. x-yachts.com
Importador:	X-Yachts Spain. info@x-yachtspain.com
Precio base:	795.000 €

LA OPINION DE [N&Y]

Diseño

- + Distribución de cubierta.
- + Posición atrasada de las ruedas de gobierno.
- + Ergonomía interior.
- + Ventanas laterales y frontal..

Habitabilidad

- + Semi Deck-Salon.
- + Silencio.
- + Visibilidad desde el salón
- + Distribución de la cocina.

Maniobra

- + Winches de velocidad variable.
- + Maniobra con pocas manos.
- + Cabuiería organizada.
- + Propulsión eléctrica.