

# PRIMER CATAMARÁN DE TRABAJO CON SISTEMA DE PROPULSIÓN IPS DE VOLVO

El pasado día 13 de mayo se realizó la botadura del primer catamarán para uso profesional existente en España equipado con sistema de propulsión IPS de Volvo, en el puerto de Vinaroz de la provincia de Castellón.

El buque, bautizado con el nombre *Vira-Lata*, está construido íntegramente en aleación de aluminio 5083 H111, y todo el diseño e ingeniería han sido desarrollados por la oficina técnica ISONAVAL, S.L.

Se trata de una embarcación de planeo multicasco con unas formas cuidadosamente seleccionadas, propulsada por dos motores interiores diesel de 600 cv con colas IPS2 de Volvo, que consta de cubierta principal con saltillo en proa, y superestructura.

Se dedicará principalmente a labores de trabajos submarinos diversos, batimetrías, balizamientos, tareas de asistencia y mantenimiento a plataformas, etc, y por tanto está inscrita en la lista QUINTA (grupo III – clase T).

Características principales son:	
Eslora total	16,47 m
Eslora	13,99 m
Eslora entre perpendiculares	14,57 m
Manga de trazado	6,28 m
Manga máxima	6,40 m
Puntal de construcción	2,33 m
Peso en rosca	20,00 t
Desplazamiento máximo	40,00 t

La embarcación dispone de habilitación para 4 personas consistente en dos camarotes con literas, aseo con ducha y una amplia cocina totalmente equipada. No obstante la embarcación está autorizada para transportar hasta un máximo de 8 personas.

Entre la cámara de máquinas y la habilitación, se disponen paños de gran capacidad para estiba de pertrechos y herramientas.



Su gran estabilidad y amplia superficie sobre cubierta le permiten cargar hasta 20 toneladas de carga sobre cubierta, que puede manejar y distribuir gracias a una grúa hidráulica marina HIAB modelo 061-2 de 53,5 kNm de capacidad de elevación.

En proa dispone de una maquinilla hidráulica con barbotén y cabirón, con capacidad para 200 metros de cable, que servirá tanto para izar pesos como para fondear, aunque el buque puede mantener su posición sin necesidad de fondear gracias a su Sistema de Posicionamiento Dinámico.

La maniobrabilidad del buque con las colas IPS2 de Volvo, además de su notable manga, es excelente y no se echa en falta hélice de maniobra en proa. La velocidad máxima obtenida en pruebas fue de 28 nudos, con los tanques al 30% de su capacidad, 8 personas a bordo y sin carga en cubierta. Al 70% de las revoluciones nominales de los motores ya se alcanza una velocidad de crucero de 20 nudos, más que suficiente para el servicio normal del buque.

Dos plataformas en popa, una de ellas dotada de escalera plegable, facilitan el reembarque a bordo desde el agua.

El puente es muy espacioso y dispone de varias zonas de trabajo a modo de mesas y mostradores para que puedan trabajar cómodamente y de forma simultánea hasta un máximo de 8 personas.

El buque ha sido fabricado en el astillero Talleres Blanchadell, S.L. de Vinaroz bajo una ágil supervisión de la Inspección Marítima de

la Capitanía de Castellón durante todas las fases de la construcción, logrando cumplir exitosamente el plazo de entrega inicialmente previsto para la satisfacción del armador y del propio astillero.

Otros factores fundamentales para el logro de dicho objetivo en tan corto plazo de tiempo han sido:

- Las ventajas que ofrece un proyecto constructivo de la estructura muy definido merced a la tecnología 3D empleada durante el diseño, dejando poco margen para la improvisación.
- La gran experiencia y cualificación profesional de la que goza el astillero.
- Selección acertada de los suministradores de los principales equipos y servicios esenciales del buque, con reputada solvencia técnica y dilatada experiencia en el sector (Volvo Penta, Simrad, Solé Diesel, Hiab, etc.)

