En busca del barco sin servidumbres

» German de Soler » Fotos: G. de Soler/Sarch

El Sarch 7 combina características tanto de diseño como de aparejo o maniobra nada habituales, muchas procedentes del mundo de los Mini Transat, con conceptos de crucero.

Decíamos en nuestro primer contacto (N&Y nº 26) que el velero diseñado por Axel de la Hidalga y construido en Pego (Alicante), que pudimos navegar en Oliva nos pareció muy especial, original y sorprendente. En el desértico panorama constructivo español, el Sarch7 es una pequeña bocanada de aire fresco. El concepto y la construcción respiran una creatividad que solo hemos visto en nuestras visitas a la zona Atlántica de Francia, donde pequeños astilleros gestionados por jóvenes entusiastas dan vida a pequeños veleros únicos, que se alejan de las concesiones de mercado de los grandes constructores en serie. El Sarch7 es uno de ellos. No está destinado a un público masivo y seguramente no habrá dos posteriores unidades iguales en lo que se refiere a la maniobra. Es un velero especial —con aciertos y carencias— para un navegante concreto y así era el que probamos.

CONSTRUCCIÓN SÓLIDA

El Sarch7 está íntegramente construido en infusión con composites y resinas epoxy combinando diferentes fibras como carbono, kevlar, vidrio y biotex (yute) en el plan, que es macizo, con fibras de refuerzo. Las cuadernas son autoportantes, igual que los muebles y la base de la cama de proa que ejercen una función estructural y se laminan con el casco. El carril del foque autovirante, que se extiende a toda la manga de la caseta, no está superpuesto sino que cumple también una función estructural como bao. La proa tam-

1. La proa invertida maximiza la eslora dinámica de este casco de elevado francobordo.

2. La popa es ancha, con dos palas de timón, y el carro de escota curvo se ha montado elevado a toda la manga.

El diseño del Sarch7 lo acerca más a un mini-transat que a un velero convencional.

bién es maciza y la obra viva, desde el fondo a la línea de flotación dispone de una reserva de flotabilidad con espuma de célula cerrada que lo hace completamente insumergible. Así construido, el diseño logra un desplazamiento increíblemente liviano de solo 800 kilos (fácilmente remolcable por un vehículo ligero), además de rigidez, resistencia, aislamiento e inmunidad a la osmosis.

Mención especial merecen las formas del casco creadas por Axel de la Hidalga, que acercan a este velero más a un mini-transat que a un velero convencional. A diferencia de los mini y de muchos veleros actuales de construcción en serie, que adoptan una arista viva a lo largo de toda la carena o solo en popa, Axel ha dotado a su diseño de dos pantoques y define el casco como "hidrodinámicamente variable lo que mejora el asiento en diferentes escoras". La quilla elevable de aluminio con bulbo de plomo y las dos palas de timón plegables, junto a una eslora de flotación maximizada gracias a una pronunciada proa invertida, completan un diseño que sorprende al primer contacto pero que se mostró efectivo en prestaciones durante nuestra navegación.

PALO DE CARBONO GIRATORIO

También el esquema de maniobra sorprende a primera vista. Un único winche Harken 20 a la entrada del tambucho sirve toda la maniobra y se usa también para levantar y bajar la quilla.

Destaca el mástil ala giratorio de carbono (al igual que la botavara) fabricado en L'Orient (Francia) por Eol Composites, con el que se consigue mayor rendimiento de las velas al no crear turbulencias con el foque, reducción de peso e incremento de la estabilidad ya que un menor peso arriba significa un centro de gravedad más bajo. Es además abatible mediante un sencillo aparejo de forma que una sola persona puede realizar toda la maniobra.

El botalón es una ingeniosa estructura de dos brazos que se pliega sobre la roda (no retráctil) una vez en puerto y que soporta el almacenador del genaquer Carver autoblocante. Sirve también como ayuda, a modo de control, al abatir el palo. Preferimos los botalones retráctiles, por el menor engorro que suponen, y en el caso del Sarch7 esta opción sería factible. Pero es una preferencia personal.

El foque, cuyo carro se extiende en toda la amplitud de la caseta es autovirante, toda vez que el carro de escota de mayor es curvado a toda la manga a popa de la caña, lo que permite un control más preciso de la mayor trapezoidal y mantener la bañera despejada.

INTERIOR DIÁFANO

El sistema de construcción detallado más arriba permite un interior

3. En la foto se observa la doble arista viva del casco y las formas planas del mismo a popa. En la bañera hay un gran cofre de estiba en el plan y otro en la banda.

4. El interior es diáfano y luminoso. La mesa central es convertible.

5. Al lado de la cocina un módulo con cajones y estantes permite guardar ropa y objetos.

6

de un solo volumen en el que no se echa en falta nada de lo imprescindible para el crucero. A proa dispone de una litera doble y en popa de otra transversal con escotilla a bañera, un módulo integrado longitudinal a estribor anexo al de cocina —con fregadero pero sin fogón en la unidad probada— proporciona suficiente estiba. El módulo es sin embargo configurable. A la otra banda una robusta mesa convertible sirve como tal y como mesa de cartas y se ha dispuesto un lavabo completo con wc marino. Nada que objetar desde el punto de la habitabilidad a un interior esencial y con acabados de superficies correctos aunque mejorables, salvo en lo que respecta al acceso, ya que el diseño no acaba de resolver el tambucho y

7

FOCO EN

WINCHE ÚNICO
Un solo winche al lado del tambucho concentra toda la maniobra de palo y velas.

PALO DE CARBONO
Palo ala giratorio. Incrementa la potencia vélica en un 15% y no crea turbulencias.

QUILLA ABATIBLE
Caja de la quilla abatible. Se controla desde el winche de cubierta mediante cabos.

CARRO LARGO
El carro de escota de mayor curvado abarca toda la manga por popa de la caña, tras la que se sitúa el receptáculo del fueraborda.

BOTALÓN ABATIBLE SOBRE LA RODA.
El botalón de dos brazos para genaquer se pliega sobre la roda o se levanta ayudando a abatir el palo.

Los interiores son claros y diáfanos, con mobiliario estructural, y buen aprovechamiento del volumen.

su cierre. Algo en lo que imprescindiblemente deberá esmerarse el astillero en próximas unidades.

NAVEGACIÓN

Salimos a navegar tres personas con mayor trapezoidal de sables forzados, foque y genaquer polivalente (hasta 60°) Código Easy de Advanced Sails. El Sarch7 se mostró rápido como veremos en las cifras logradas. Hay que habituarse a su comportamiento, ya que escora rápidamente con viento flojo. Los timones trabajan bien, permitiendo mantener el ángulo y el rumbo fácilmente. Con más viento, adopta otro asiento pero hay que prestar más atención a la caña y trabajarla para conservar el rumbo. Pasa bien la ola y el mástil giratorio permite optimizar el ángulo de ataque sin que tengamos que ajustarlo y tanto el foque autovirante como el gran carro de mayor de popa se muestran como una buena elección en el trimado. Hubiésemos preferido un control de carro con stoper a cada banda del carro y dos winches en el piano, aunque con uno, por eslora y con viento medio, dos personas manejan el barco sin problemas. La posición a la caña —diseño de la casa— es cómoda y los calapiés mó-

6. La mesa central convertible también ejerce como mesa de cartas.

7. El mueble de cocina integrado en la estructura dispone de un fregadero y capacidad para una nevera portátil. Es un módulo configurable.

La mayor trapezoidal y el mástil giratorio permiten reducir la cantidad de vela, respecto a una configuración convencional, sin que se vea afectada la potencia.

viles del plan son de gran ayuda en la escora.

En nuestra navegación, constatamos velocidades de cinco nudos con 8,5 de viento ciñendo a 40°, que subían a 5,6 al abrir hasta 45° y con un nudo más de viento.

A un descuartelar a 60°, y con 10 nudos, la velocidad máxima alcanzada era de 6,6 nudos.

Del través con foque y mayor alcanzábamos 6,2 nudos con 9,2 nudos de viento —a punto de planeo aprovechando bien la ola pequeña que se formaba— y, ya con asimétrico, marcábamos 7,5 nudos con 11 de viento a 90°. Abriendo a 100-110° y aprovechando la racha de 13 nudos que nos alcanzaba en ocasiones el GPS marcó los ocho nudos. Navegando con el asimétrico y en estas condiciones, típicas el Mediterráneo de 11/12 nudos, a rumbo abierto, nunca bajamos de 7,4 nudos de velocidad.

No pudimos, por tiempo, probar el barco con más viento. Pero nos comentaba Axel con satisfacción que en una de sus pruebas, con 18-20 nudos, el barco planeaba a 10 nudos y había surfeado a 13,4.

El Sarch7 probado equipaba un motor fueraborda de gasolina de ocho caballos Selva con alternador —seis caballos serían suficientes— que le proporcionaba 5,5 nudos, correctos para un velero de esta eslora y tipología.

Características

- Eslora total: 7 m
- Eslora de flotación: 6,73 m
- Manga: 2,49 m
- Calado: 0,30/1,70 m
- Desplazamiento: 800 kg
- Lastre: 300 kg
- Superficie vélica
  - Mayor: 17,5 m²
  - Mástil ala: 1,5 m²
  - Foque: 9,5 m²
  - Advanced Sails Code Easy: 35 m²
- Capacidad de combustible: 25 l
- Capacidad de aguas negras: 60 l
- Capacidad de agua: 100 l (+ 40)
- Motor: FB 6-8 Hp
- Diseño: Axel de la Hidalga
- Construcción: Sarch Composites. www.sarch.es
- Precio: 40.000 euros (42.000 con velas), sin impuestos ni transporte.

La opinión de [N&Y]

Diseño
- ⊕ Optimización de la eslora de flotación.
- ⊕ Mobiliario estructural.
- ⊕ Insumergible y transportable.
- ⊕ Quilla abatible.
- ⊖ Tambucho no resuelto.

Habitabilidad
- ⊕ Interior bien aprovechado.
- ⊕ Estiba para pequeño crucero.
- ⊖ Se echa en falta un fogón sobre cardán.

Maniobra
- ⊕ Palo giratorio.
- ⊕ Carro de mayor curvo a popa.
- ⊕ Foque autovirante.
- ⊖ Control del carro de mayor.
- ⊖ Un solo winche

8. En siete metros el diseño ha permitido incorporar un baño completo cerrado.

» 8