

Vocación IRC

Esperado por los aficionados a la regata de alto nivel y en flotas de club, el diseño de Joubert-Nivelt no ha decepcionado en las primeras regatas de temporada. El A40 rc combina muchas dosis de competitividad con alguna facultad cruiserista, y permite al aficionado medio competir en un presupuesto ajustado. CARLOS SERRA FOTOS: C. SERRA/ARCHAMBAULT



- Astillero: Archambault
- País: Francia
- Diseño: Joubert-Nivelt Mercier Design
- Eslora: 11,95 m
- Camarotes: 3
- Precio: 172.199 €, sin impuestos ni transporte.

Ni un centímetro de su eslora parece perder el casco del nuevo Archambault A40, sabiamente bautizado rc por el astillero, en cuanto la brisa sopla por encima de los cinco nudos. Acaso, en esos vientos más ligeros, deba la tripulación ayudar a la escora y vigilar el asiento longitudinal para levantar en medida justa la popa, cuyo pantoque pronunciado y zona plana en el espejo crearía mucho arrastre; pero bastará que los pesos estén bien colocados para lanzar al velero a sus números, como pudimos ver en nuestra prueba.

La meteorología nos regaló una variedad que empezó en 15 nudos, refrescó a 17 y finalmente amainó hasta los ocho, siempre con mar plana o escasamente rizada. Las velas usadas, una mayor de transporte bien cortada y con tamaño entero, y unos foques de regata, nos permitieron apreciar hasta un 95 por ciento las facultades de la unidad, preparada para regata por un patrón profesional, y equipada con todos los extras que pueden pedirse para la alta competición. Para apreciar el potencial al ciento por ciento habría faltado una vela mayor de verdad y tres personas más en la banda, pero creemos que lo visto en esa salida más que explica las cualidades del diseño.

Creado con la regla IRC en mente, el casco presenta como mencionábamos un marcado pantoque en los dos últimos metros de su eslora. Más adelante las formas se redondean, aunque mantienen en el perfil en U ya habitual en los barcos de regata modernos. Al escorar entre siete y 15 grados, consigue así reducir su manga en flotación de forma notable, engañando a la regla y manteniendo pese a ese perfil sumergido estrecho una manga potente que le da estabilidad.

Ceñida y espi

Lo vimos, en los tramos de ceñida, como un auténtico devorador de barlovento al que el barber de foque daba energía y la mayor vaciada junto al mástil ayudaba a saltar en las crestas. Con el viento más fresco era fácil mantener un ángulo aparente cercano o incluso inferior a los 20 grados, aunque los números óptimos se alcanzaban entre 21 y 22. Tanto en aquella actitud más aproada, donde perdía algunas décimas pero mantenía su ritmo, como al cargar algunos grados más y bajar hasta los 24, donde ganaba todavía más velocidad, nos pareció un velero versátil y con capacidad de reacción

La carena del A40 rc encuentra buen apoyo en el agua, y extrae gran potencia del plano vélico, con génova y mayor de superficies equilibradas. El uso del marcado pantoque aumenta el par de estabilidad proporcionado por el lastre.



en una ceñida multitudinaria, donde es bueno poder cambiar de régimen según la posición del adversario. También apreciamos su reserva de estabilidad, pese a la falta de personal en la banda, gracias a su lastre genérico pensado para complacer al IRC. Notamos su capacidad de virar rápido y acelerar, por lo menos en las brisas moderadas, y disfrutamos de su timón: dos ruedas muy bien colocadas y con 93 centímetros de diámetro, una transmitida por precisos guardines de spectra y una pala compuesta en su proporción justa, que daba sensibilidad.



otemos respecto al timón que la pala está bastante adelantada, para evitar que salga del agua y escorar cuando se alivia la popa. Pese a ello el inicio en rachas o navegando a rumbos cerrados al izar el espinaker nos pareció excelente: dominio y respuesta inmediatos.

El enorme espinaker de popas que contábamos el día de la prueba el velero debería defender su tajada al bajar hacia sotavento una vez ganada presión con viento aparente. Para ponerle en un brete

emprendimos en varias ocasiones unos buenos largos cerrados que, si no correspondían a la vela usada, sí permitían comprobar velocidad y respuesta. La experiencia nos dejó satisfechos, pues sólo cuando el barco escoraba más de 15 grados se acercaba al peligro de orzada, y aún en esas condiciones se le dominaba si los trimers de espi y mayor actuaban prestos en sus largadas. Velocidades superiores a los nueve nudos eran fáciles en aquellas condiciones, que producían sensaciones impagables.

Cubierta

Anunciado como regatero pero también como velero de crucero, el A40 rc es más de lo primero que de lo segundo. De hecho, en su cubierta el crucero sólo está representado por el pozo de fondeo, suficiente y los bancos de la bañera. Valoremos también las brazolas de bañera, que surgen hacia fuera tras la caseta de forma bombeada, y crean una buena zona protegida.

A popa de los citados bancos hay unos excelentes puestos para trimer de mayor, que cuenta con un

DATOS TÉCNICOS A40 rc

CARACTERÍSTICAS

• Eslora total	11,95 m
• Eslora de flotación	10,10 m
• Manga	3,75 m
• Calado	2,47 m
• Desplazamiento	6.400 kg
• Lastre	3.100 kg
• Superficie vélica en ceñida	91 m ²
• Mayor	51 m ²
• Génova	40 m ²
• Espinaquer	134 m ²
• Capacidad de agua	200 l
• Capacidad de combustible	110 l
• Motor	Nanni de 29 Hp
• N° de plazas	9
• Titulación mínima	Patrón de Yate
• Categoría de diseño	A

MOTOR

• Marca	Nanni Diesel
• Modelo	Nanni N3.30 de 29 Hp
• Tipo	diésel
• Potencia	29 Hp (21,3 kW) a 3.600 rpm
• Cilindros	3
• Cilindrada	1.001 cc
• Peso	184 kg



- Alimentación inyección indirecta
- Transmisión saildrive
- Hélice Dos palas plegables

EQUIPAMIENTO

ESTÁNDAR

Winches Lewmar, candeleros inox con escuadra, bitas de amarre, acastillaje Lewmar-Ronstan-Fredericksen, ruedas de timón en titanio, compás, escotillas Lewmar, nevera de hielo, agua a presión fría, tensor de baquestay hidráulico

OPCIONAL

Pack Racing (doble driza de mayor, sistema de escota de mayor, drizas con mosquetones Tylaska, barbers de foque, brazas y escotas de spi, tangón en carbono, windex): 6.250 €

Motor de 38 Hp :	857 €
Ruedas en carbono:	2.943 €
Timón de carbono:	11.314 €
Mástil de carbono:	35.750 €
Doble mando para baquestay hidráulico:	6.907 €
Batería extra:	397 €
Escobén y molinete para fondeo:	3.200 €
Agua caliente:	1.290 €
Litera de tubo en popa:	791 €
Escala de baño:	392 €
Cargador de baterías:	1.015 €

FRENTE A LA COMPETENCIA

Aunque es algo menor que la competencia, no son los centímetros de eslora lo que hacen más ligero al Archambault, sino su construcción cuidada y, sobre todo, sus interiores mínimos. Es el que más proporción de su peso destina al lastre, y pese a ello se sitúa debajo de todo en la escala de desplazamientos. Su manga, en línea con las de los demás diseños, es en realidad muy inferior cuando escora gracias a la inteligente disposición de su pan-toque, que hemos comentado en otro lugar y muestran también nuestras fotografías. El truco es habitual en los últimos diseños para

IMS o IRC pero sólo funciona bien con barcos vacíos, donde no hay exceso de peso debido al interior o los equipos. Su proporción de trapo es la tercera mayor en el grupo. Eso promete un rendimiento interesante en las ventolinas mediterráneas y disipa las dudas que el carácter francés, y por lo tanto atlántico, del modelo, podría hacer aparecer. Estamos pues ante un producto bien pensado y que da lo prometido a su cliente: rendimiento, última generación de diseño, buenas cifras y precio relativamente favorable si no se consideran los interiores.

VELOCIDADES

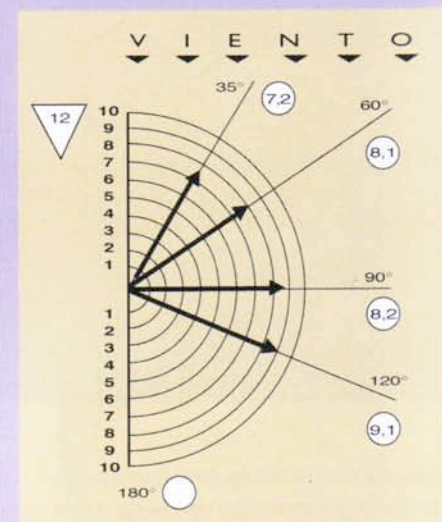
MOTOR

• Régimen máximo:	7,8 nudos
• Régimen de crucero:	7,2 nudos

VELA

• Velocidad del viento real:	16 nudos
• Estado del mar:	llana
• Combinación vélica en la prueba:	mayor de tipo transporte, génova 105 %; espi de popas en rumbo abierto

MODELO	A40 rc	Grand Soleil 40 New	X-41 One Design	Comet 41
Eslora	11,95 m	12,19 m	12,35 m	12,46 m
E. Flotación	10,10 m	11,99 m	10,69 m	10,90 m
Manga	3,75 m	3,85 m	3,64 m	3,92 m
Calado	2,47 m	2,15 m/2,40 m	2,50 m	2,20 m/2,45 m
Desplaz.	6.400 kg	6.800 kg	6.800 kg	8.000 kg
Lastre	3.100 kg	2.450 kg	2.730 kg	2.690 kg
SUP. VÉLICA	91 m ²	85 m ²	99,5 m ²	107 m ²
Lastre/Desplaz.	48,40 %	36,02 %	40,10 %	33,60 %
Sup. Vélica/Desplaz.	14,2	12,5	14,6	13,3
Precio	172.199 €	184.800 €	222.000 €	179.000 €



NAVEGACIÓN

Diseño optimizado para regatas en compensación IRC, también válido para RN. Excelente equilibrio vélico, buena maniobra y rendimiento con vientos medios-frescos.

BUENO

- Relación velocidad-rating.
- Excelente maniobra en la unidad probada.
- Construcción cuidada.

MEJORABLE

- Estética de caseta y placas de antiderrapante.
- Falta un compás cercano al timonel.
- Acabados interiores muy espartanos.



La porción de barco dedicada a bañera, sea de maniobra o de timones, es enorme comparada con lo visto en otros diseños. Se consigue una buena distribución de pesos y se da amplia superficie de movimiento a los tripulantes.

peldaño inox y controla desde allí escota, carro y baquestay. Vienen luego las ruedas, montadas en limpias bitácoras anguladas hacia fuera, y sigue finalmente la plataforma abierta del espejo donde cabrán uno o más tácticos. Ese espacio también será agradecido como plataforma de baño, aunque habrá que instalar allí algún tipo de escala inexistente en nuestra unidad.

Candeleros con escuadra y posición de guardamancebo bajo pensada para la banda; cadenotes exteriores que, en unidades futuras, irán directamente fijados al casco; reenvíos bien pensados desde el mástil al piano, que puede trabajarse de las dos bandas, y detalles de profesional como los barbers de foque cruzados a barlovento o los cáncamos de braza nos encantaron en el ejemplar de nuestra prueba, que como decimos estaba bien preparado.

Otros detalles como los balcones, abierto el de proa para dejar paso al tangón y con doble altura el de popa, que así acomoda a los tácticos, los comedores amplios y la forma bombeada de la caseta, que facilita el paso a quienes hacen banda más adelante, o la forma semicircular del tambucho y la escotilla redonda de proa nos parecieron también ideales.

Para no limitarnos a los elogios citaremos también algunos puntos menos valorados en nuestras notas: el timonel queda muy lejos de cualquier compás existente; los bancos de bañera son más un

estorbo que una ayuda para cazar en las viradas, y la caseta grande y redondeada se convierte a veces en un engorroso tobogán para quienes maniobran por cubierta. El único cofre disponible en cubierta está a los pies del timonel y, aunque grande, no es

muy cómodo. Pese a todo la maniobra nos pareció fácil para una tripulación de nivel medio, con la dificultad del tangón extra largo que favorece actualmente el IRC y una muy buena disposición de los herrajes.

CONSTRUCCIÓN

CASCO

Sándwich de espuma PVC con pieles de fibra de vidrio realizado en infusión de resina viniléster. Mamparo principal en sándwich e infusión de resina. Red de refuerzos en fondos mediante contramolde. Timón de poliéster con mecha de acero inox y cojinetes autoalinantes. Quilla en aleación de plomo empernada a fondos.

CUBIERTA

Sándwich estratificado por sistema de transmisión de resina al vacío. Unión a casco estratificada interiormente.

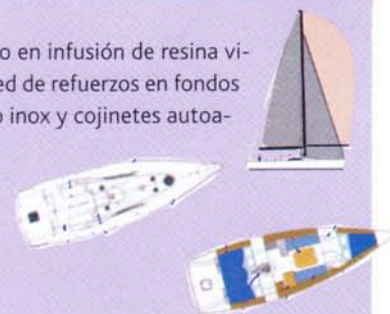
JARCIA FIRME

Mástil estándar en aluminio apoyado sobre carlinga de fondos y con dos juegos de crucetas anguladas. Arraigo de estay a 9/10. Jarcia firme en Dyform. Cadenotes en las bandas del casco. Botavara en aluminio con rizados y contra rígida. Baquestay textil con tensor hidráulico.

SISTEMAS

Motor Nanni en caja bajo la escalera. Insonorización. Transmisión saildrive con hélice de dos palas plegable. Tanque de combustible de plástico (75 l). Controles de motor en un receso de la bañera. Comando manual Spinlock extraíble. Baterías de arranque y consumo.

- Diseño: Joubert-Nivelt Mercier Design
- Constructor: Archambault
- Importador: Global Yachting



NAVEGACIÓN Y MANIOBRA

ESTÉTICA FRANCESA

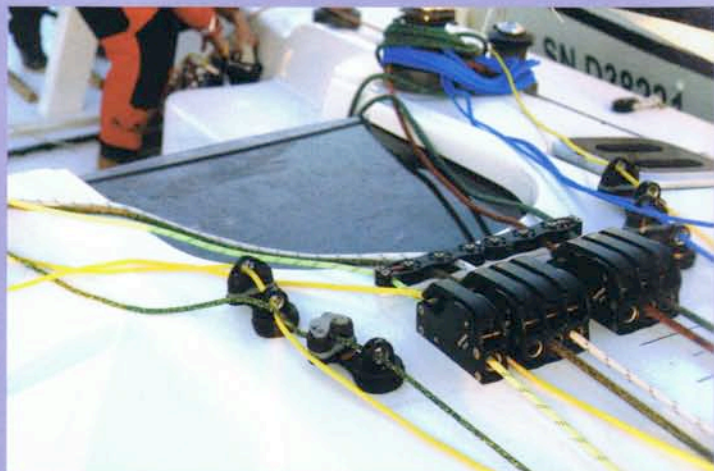
La caseta bombeada, el espejo abierto pero de aristas suaves, los bancos incrustados entre brazolas y la proa con rasel dan al A40 rc una silueta característica, que permite identificarlo de inme-

diato como producto francés. En lo que cuenta, que es la efectividad, la cubierta funciona y facilita el trabajo. La excepción acaso sea la caseta que, como mencionamos en otro lugar, resulta

muy voluminosa en su forma de globo y se convierte en una colina, a veces resbaladiza, cuando el proel o el hombre del mástil corren de un lado a otro con el tangón y el saco de espiniquer.



Entre los timones y la zona de bancos destaca el sector dedicado al trimmer de mayor, que dispone de barra de escota, winche a la alemana y comando de baquestay con botón de largado rápido.



Un tambucho de entrada redondeada facilita el paso de velas. El piano central permite alternar winches en las maniobras complejas. Las mordazas escalonadas permiten regular sin bajar a sotavento.



Una brazola de forma suave, pensada para desviar el agua, acoge los winches primarios que se usan para escotas de génova y brazas. Los remolques, las mordazas de barber y los reenvíos están bien colocados.

La caseta descende y casi desaparece al llegar a la proa, donde el espacio es muy necesario para maniobrar un tangón de larga extensión. El balcón también ha sido pensado para eso, mientras el estay va en la misma roda.



La eficacia de los carros de génova remolcables se alían con los barbers cruzados. La mayor tiene cuningham y pajarín escondidos en el soporte de instrumentos. Los cadenotes constituirán chapas pegadas a la borda en unidades futuras.



Las torres que forman las bitácoras sobre cubierta se prolongan bajo ella en esos armazones que sostienen las roldanas de gobierno. La unidad probada usaba un timón de carbono integral que pesa sólo 17 kilogramos.



VIDA A BORDO

ESPACIO PARA VELAS

Aunque no falte volumen, la vida a bordo del A40 rc será todo lo contrario de palaciega. Se ha prescindido de los dos metros de lanzamiento de popa en la acomodación al adelantar el tam-

bucho. El espacio restante está aprovechado, pero la cocina es de un barco de nueve metros, los bancos del salón tienen 1,90 de longitud y se estrechan al acercarse al mamparo, y el camarote

de proa queda encajonado de forma notable. Pese a todo ello, mostramos aquí el Archambault en versión elegante, con fotos dadas por el propio astillero, para que se aprecie su potencial.



Una vez aliviado de su servidumbre regatera, el salón es correcto. La mesa, soportada por patas estratificadas e insertada alrededor del mástil, tiene dos alas abatibles. Los bancos cuentan con buenas colchonetas y respaldos. Las puertas separan el camarote y el baño.



Se aprecia la limpieza del techo, que acoge los distintos herrajes con tornillería vista y terminada con punta redonda. Las camas de popa son amplísimas aunque quedan cerca del fondo de la bañera. Hay armarios y estantes.

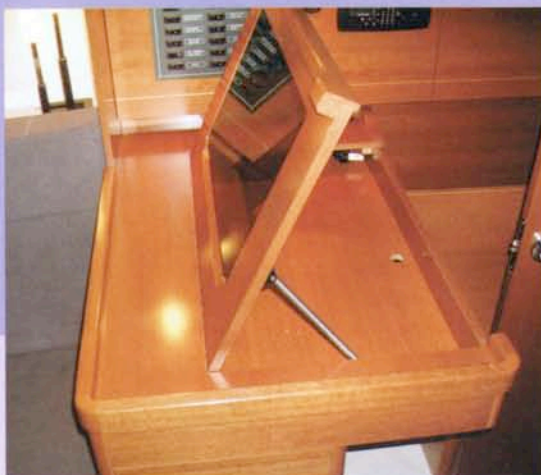


La cocina reduce al mínimo el peso de sus equipos pero mantiene una buena nevera y un fregadero grande. Las taquillas permiten organizar los escuetos enseres que se permitan embarcar los tripulantes.

Los dos bloques del vestíbulo cierran el salón y lo protegen de las humedades. La escala está sobre la tapa del motor. El techo es sencillo y ligero, pero tiene suficiente altura.



Bien realizado, el pupitre de navegación tiene un lugar específico para el ordenador con incluso una ventana protectora.



Un frontal de madera y un mueble lavamanos en estratificado cumplen la misión en el baño, que como en otras unidades regateras deja la fontanería a la vista y es fácil de limpiar.



Un amplísimo sector del A40 rc ha sido destinado a bañera y zona de timones. La plataforma donde el timonel y sus consejeros pueden reunirse es amplia, está bien dotada de puntos de apoyo y tiene excelente visibilidad. Una escotilla da acceso al cofre dispuesto bajo ella.

Construcción e interiores

Un contramolde omnipresente deja en el interior poca visión del casco laminado en infusión y reforzado con sándwich en su mayor parte. Dicho contramolde es, como viene siendo habitual en los barcos de crucero regata, el soporte o incluso la totalidad del mobiliario, al que se suma un mamparo central hecho en infusión y algunas piezas de carpintería.

El astillero ha prestado más atención a detalles como la transmisión del timón, el citado mamparo o el paso del mástil y su apoyo que al estilo. Sí en cambio se ha preocupado del confort de los regatistas durante las regatas largas, y ha previsto buenos camarotes de popa donde será posible añadir lonas o cois para descansar en barlovento. También vimos en la unidad probada unas taquillas de material textil muy prácticas, situadas en el salón y numeradas para cada tripulante. Bajo los suelos, relativamente elevados respecto al fondo del casco, descubrimos varios pozos: uno de ellos era utilizado para estibar el fondeo.

Mostramos en el reportaje fotos tanto del interior visto por nosotros como de un A 40 rc preparado para crucero según el astillero. Las diferencias pueden ser muchas en el aspecto visual, pero la tónica general es la misma: pocos apliques de luz, baño reducido al mínimo en sus prestaciones, camarote de proa prácticamente destinado a una



Aunque en una simplicidad máxima, el pozo de fondeo tiene utilidad y puede ser enriquecido con un molinete y un escobén. Las bitas se encuentran donde menos pueden molestar a la maniobra. El balcón está pensado para no enredarse con el tangón, el génova o la amura de un asimétrico.

FOCO EN

UNA CUBIERTA DESPEJADA

El esfuerzo por combinar la buena posición de los herrajes, los óptimos ángulos de bancos y brazolas y la limpieza en superficies es primordial para regatas. Archambault no ha dudado en eliminar los obstáculos que representan el cuadro del motor y su mando, y para ello ha invertido en un habitáculo lateral y un mando extraíble. Cuesta algo de dinero, pero habla de la seriedad y dedicación a la regata del modelo.





Bajo el suelo queda espacio para estiba de fondeo y otros objetos pesados, que así se colocan en el mejor lugar sin perjudicar el paso ni el trasiego de sacos.



Los mecanismos del controlador hidráulico de baquestay, al alcance del trimer, quedan en los camarotes de popa. Allí pueden añadirse lonas que reparten las literas y un coi adicional contra el casco.



La escala usa peldaños planos pero tiene una amplia plataforma a nivel del entrepuente. Tanto la mesa de cartas como la cocina sirven de punto de apoyo cuando la escora es acusada. Las puertas cierran bien los ambientes de los camarotes.



Preparado para la competición, el salón muestra la crudeza de su contramolde destapado. La mesa cubierta por una funda es fija. Las lonas de escora de las literas sirven para aguantar bolsas, mientras los objetos de la tripulación van en unas taquillas textiles numeradas.

sola persona... El salón sí es práctico, con sus dos bancos longitudinales y su mesa de doble ala, pese a resultar pequeño en un velero de casi 12 metros. La mesa de cartas es lo mejor del barco, algo lógico vista la utilidad que tendrá en regatas de altura o

medios recorridos. La cocina poco más que cumple el reglamento. Los camarotes de popa tienen sus puertas, eso sí, y el motor está bien instalado, al igual que la mayoría de electricidad que vimos a bordo.

Conclusiones

Nos hallamos ante un velero de mucho potencial en alta competición, donde los expertos le auguran una vida de por lo menos cuatro temporadas. Los resultados de primavera 2008 en Francia demuestran ya lo acertado de la opción de Archambault con este modelo. Su diseño y marketing prosiguen los del ya conocido A 35, y muestran que el astillero francés insiste en el mercado nicho de los cruceros regata más puros. El éxito parece acudir a la cita. Aunque es cierto que lo vimos muy espartano al estar preparado para regatas, la versión vestida no mejora mucho; su omnipresente contramolde y su carpintería modesta siguen mostrando un barco de regatas. Hablamos, pues, de un confort limitado respecto a otras unidades competidoras.

¿Qué ofrece un velero tan espartano para convencer al cliente? potencial de victoria, seriedad de construcción y precio. Respecto a este último anotemos que es factible navegar en competición con un modelo de precio cercano al precio base más velas, electrónica y equipo de espinaker. La unidad probada por nosotros, equipada con mástil de carbono y puesta a punto, resultaba más inaccesible, al superar ligeramente los 300.000 euros. ●