



Por Juan Arrazola

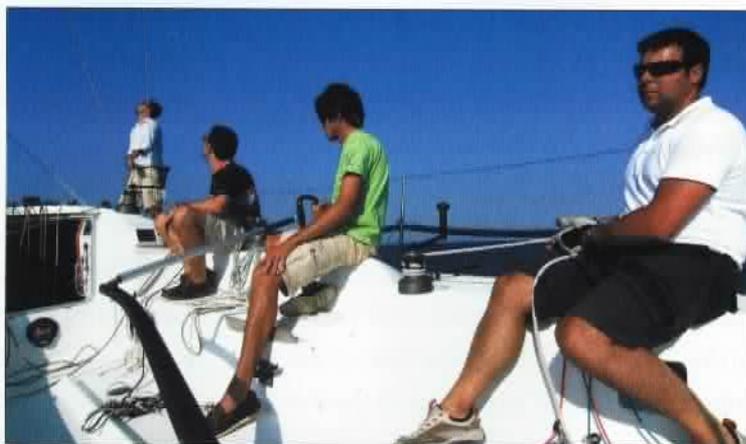
Archambault 35

Equilibrio y altas prestaciones

El Archambault 35 sigue siendo uno de los barcos preferidos por los amantes de la competición gracias a su potencial regatero, sus aptitudes para ser utilizado como crucero y su competitivo precio.

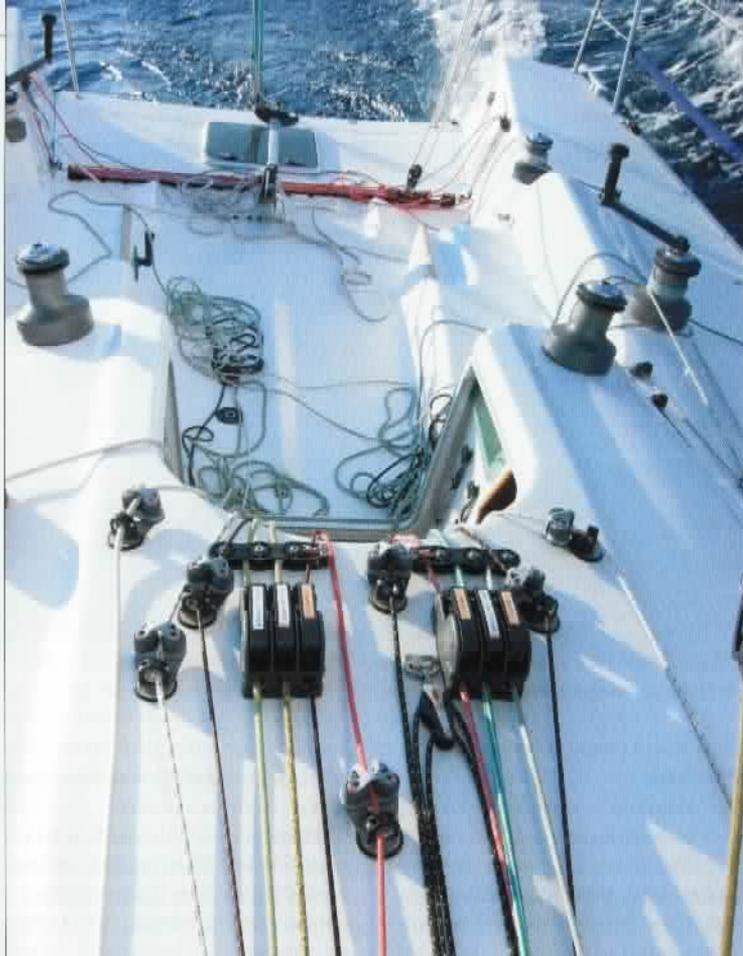


EL enorme palmarés logrado durante estos años le acredita como uno de los más competitivos de su eslora. Diseñado, en principio, para poder competir bajo todos los sistemas de medición, se decanta claramente hacia el espíritu IRC cosechando victorias en Europa, Australia, Índico, Atlántico y Pacífico. Pero el secreto de su éxito comercial no solo se debe a sus trofeos, sino también a su asequible precio y a su polivalencia. Puede participar en regatas costeras y oceánicas, o utilizarse como crucero sin tener que hacer apenas modificaciones.



El trimmer de génova se sitúa a proa del patrón y el de mayor a popa. El proel completa la tripulación adecuada.

DISEÑO



El reenvío está muy bien pensado y se trabaja cómodamente desde el piano.

Polivalencia a todos los niveles

El hecho de poder ser tripulado indistintamente por tripulación completa y profesional o amateur, bien sea en equipo, en parejas o en solitario, le otorgan una

amplia y variada gama de clientes, dentro y fuera del mercado regatero. Prueba de ello son sus victorias en la Transquadra –regata transatlántica para amateurs mayores de 40 años–, donde el A-35 consiguió el primer puesto en pa-



El reenvío de la escota de mayor y el arraigo de obenques entorpecen ligeramente el paso por cubierta.

reas y en solitarios, y en Les Voiles de Saint Tropez 2008, donde se clasificó en primera posición en su clase IRC-D y en la general absoluta de IRC. Asimismo, el A35 es aceptado igualmente como velero de crucero, al resultar una embarcación idónea para navegar en familia o con amigos con los que disfrutar de un velero rápido, excitante y placentero.

Dispone de una buena comodidad interior debido a su altura y a su logrado, a pesar de ser sencillo, acabado. Éste se ha conseguido, en parte, a la cubierta de inyección que le mejora el aspecto interior, aunque le aumenta el peso con res-

pecto al casco, y la utilización generosa de la madera.

El asequible precio se debe a una estudiada planificación, donde el astillero Archambault ha sabido economizar en partes no importantes para lograr mantener una calidad aceptable en todo el conjunto, dotándole de un buen acastillaje y aplicando modernas técnicas de construcción: casco en sándwich de PVC con infusión al vacío, cubierta de inyección, estructura de poliéster para absorber los esfuerzos de la jarcia y la quilla, etc.

El objetivo de los prestigiosos arquitectos Michel Joubert y Bernard Nivelte ha sido lograr un velero deportivo de estilizadas líneas, rápido, nervioso y sencillo a la hora de maniobrar sin sacrificar por ello la opción crucero.

El desplazamiento/lastre de un 44%, poco habitual en barcos de esta serie, le otorgan una buena estabilidad inicial sin tripulantes a la banda, al tiempo que le beneficia en IRC. Las opciones, como el doble camarote en popa, rueda o caña, pala de timón doble o única, cofre de anclas con molinete o cajón de botalón, elementos de carbono o aluminio y fibra, etc., permiten inclinarse hacia la regata pura y dura o bien hacia un programa de uso más mixto.

La bañera reina en cubierta

En los barcos de regata, la cubierta tiene vital importancia. Aunque el A35 se publicita también como crucero, en este espacio se le ha otorgado pocas concesiones a su disfrute: un dimensionado pozo d



La dimensionada popa con asientos para ocho personas facilita las maniobras.

anclas y unos amplios bancos en la bañera con cabida para ocho personas parecen ser las únicas.

La amplia bañera reina sobre la cubierta destacando por sus bancos que quedan bien protegidos por las brazolas. Su característica línea viene determinada por la popa abierta, un "roof" de forma redondeada y una proa totalmente vertical.

Los extremos redondeados de popa ofrecen unos asientos ideales para el táctico, a la banda de barlovento. En medio encontramos el único cofre de estiba que es muy voluminoso, aunque el acceso podría ser un poco más cómodo. Al tener la configuración de popa abierta, se puede decir que el carril de escota de mayor delimita con lo que podríamos denominar "plataforma de baño", ya que esta parte

de la bañera más popel hace las mismas funciones. En ella se ha instalado una ducha, altavoces y una escalera de baño desmontable que complementa a la escalera de emergencia desplegable desde el agua.

Áreas bien delimitadas

La zona de maniobra se ha distribuido de manera que el timonel se sitúe en el centro, dejando en su zona posterior al trimmer de mayor, que puede acceder al winche de la escota de mayor mediante un sistema de desmultiplicación, conocido también como sistema alemán. El trimmer de génova se acomoda a proa, desde cuya posición tiene también buen acceso al piano.

La redondeada entrada del tambucho se ha diseñado para ofrecernos comodidad a la vez que fa-



El mástil pasante está sellado por un acordeón de caucho y la platina de enganche de poleas.

cilitarnos el paso de las velas hacia el interior.

Cabe reseñar que las brazolas, al ser redondeadas resultan un tanto escurridizas a la hora de sentarse en ellas y los winches no son excesivamente grandes. Los amplios pasillos laterales y una cubierta sin obstáculos, exceptuando los cadenotes de los obenques y la escota de mayor, nos permiten un buen paso entre la zona de popa y la de proa, así como un buen trasegar de velas. En las bordas la regala ofrece buen relieve por la zona de proa, interrumpiéndose en la sección donde incomodaría al hacer banda.

Las escotillas laterales del roof son una significativa muestra del acertado diseño, en el que se economiza sin perjudicar ni la efectividad ni la apariencia. Consisten en un cristal plano de forma semielíptica con los bordes pintados, que confieren a la superestructura el peculiar aspecto de poseer dos ojos. En proa, la caseta finaliza suavemente, dejando el espacio suficiente para manejar el tangón y el spinnaker. El botalón retráctil se ubica dentro del pozo de anclas, pero si optamos por instalar un molinete y el equipo de fondeo es conveniente prescindir de él.

Maniobra eficaz

El A35 está aparejado en 9/10 y con dos pisos de crucetas atrasadas 20°. El mástil es pasante y se sustenta con jarcia firme de cable, disponiendo de un backstay solapado al espejo, tensable desde las bandas por medio de poleas, del tipo Copa América. La fogueadura es-

tá sellada con un acordeón de caucho. Los arraigos de los obenques parten desde la cubierta.

La maniobra, concebida para regatas, ha sido distribuida con simplicidad para ser manipulada indistintamente por cualquier tipo de tripulación.

El stay de dos raíles nos permitirá hacer peelings, pero si navegamos en solitario o a dos lo podemos sustituir por un enrollador, que junto al botalón retráctil de carbono para el asimétrico queda reducido al máximo el trabajo en proa. Toda la maniobra se reenvía al piano excepto los barbers que son enviados a unas mordazas giratorias para poder ser trimados desde las bandas. Los cabos de los carros de génova son regulables. El timonel, que gobierna una caña de carbono con transmisión de mecha a una pala relativamente adelantada, dispone de un cómodo asiento con calapiés de madera.

La visibilidad desde su posición es buena, pudiendo observar sin dificultad los repetidores "jumbo" a pie de mástil y el compás. La palanca del morse (desmontable para no incomodar) se encuentra en la base del asiento; y el tacómetro se ha situado tras el escotero.

Amplitud y sencillez interior

Cuando se detalla el interior de un velero de regatas desde el punto de vista crucerista, se suelen utilizar los calificativos de "espartano", "minimalista", etc. El mobiliario debe ceñirse a unas limitaciones de peso, espacio y diseño para per-



Los amplios pasillos laterales permiten desplazarse rápidamente por la cubierta.



La mesa de alas plegables de buena dimensión se inserta alrededor del mástil.

mitirle ser efectivo durante una competición.

En este modelo se ha logrado un apreciable confort, limitado si lo comparamos con algún otro competidor de su segmento. Pero, el hecho de favorecer la velocidad en detrimento de una mayor comodidad se agradece durante las regatas. La cabina cuenta con una buena altura de 1,88 metros. Suficiente para poder desplazarse erguido, para una altura media.

La frialdad interior se ha eliminado mediante la cubierta de inyección y el omnipresente contramolde, además de una utilización generosa de la madera que produce una acogedora sensación, aunque sea contrachapado ligero. El habitual problema de espacio se resuelve mediante unos camarotes transformables en espacios para la

estiba de bolsas, sacos y velas. A proa, un camarote doble abierto sirve para acoger una pareja en una cama triangular.

El salón, de buena dimensión, es realmente práctico. Cuenta con dos sofás de dos metros que se transforman en sendos cois, utilizables durante las regatas de altura. En las costeras, se podrán estibar sacos y bolsas. Bajo las colchonetas hay cofres, pero se echa en falta algún armario lateral en el salón.

En medio, una mesa de alas plegables insertada alrededor del mástil resuelve las funciones de comedor y una vez plegada se puede proteger mediante una funda para que no sufra el maltrato de la competición.

Bajo el suelo queda espacio para la estiba de material pesado, como el equipo de fondeo en el ca-



El camarote de estribor se ha sacrificado para dedicarlo a la estiba.

so de que se haya sacrificado el pozo de anclas en beneficio del botolón.

La cocina dispuesta en L, sencilla pero completa, se limita a cumplir las normas disponiendo de fregadero, nevera y cocina a gas de dos fuegos. Enfrentada a ella, en la banda de estribor, se sitúa la mesa de cartas, encarada a la proa y muy lograda por sus dimensiones. Destaca el compartimento protegido con cristal para utilizar el ordenador.

A popa, en babor, hay un camarote doble con la intimidad que proporciona una puerta, cuenta con taquillas e incluso una mesilla. En estribor se encuentra el baño, que aunque reducido a la mínima expresión cubre sus funciones, con WC y lavabo con fontanería a vista. Y tras él, en el espacio de un segundo camarote opcional, se sitúa un camarote de estiba donde encontramos las baterías bien sujetas con su desconectador y los tanques de diesel, agua y tanque séptico. Bajo los peldaños de salida está instalado el motor Nanni 21 HP.

Navegación

El incomparable marco de la Costa Brava, con el cabo de Creus al fondo, nos ofreció un agradable día para realizar las pruebas de navegación. Con un viento variable de unos 15 nudos y una mar rizada, cinco tripulantes nos dispusimos a sacar el máximo partido a la embarcación.

Las velas, mayor de transporte con sables forzados y génova de regata, nos permitieron alcanzar unas velocidades muy aceptables. Mostrando durante la ceñida su avidez de barlovento, navegando con aparentes de casi 20°.

Su estabilidad inicial hace superfluo el esfuerzo de banda en escoras no muy pronunciadas, pero con trapo y aumentando el ángulo el contrapeso se agradece. Nervioso y sensible a la caña hizo gozar al timonel, mostrando con las rápidas viradas su capacidad de reacción, o sea sus buenas virtudes regateras.

En portantes, el asimétrico, relativamente sencillo de izar, resultó muy efectivo logrando con brisa de 11 nudos la cota de 7,5 nudos.

A todos los rumbos de viento se comportó noblemente, mostrándose ardiente. La tripulación adecuada de trimmer de génova, de mayor, proel y timonel se pue-



La mesa de cartas dispone de un emplazamiento para el ordenador.

den reducir fácilmente a dos, ya que el eficaz reenvío facilita el reglaje cómodamente. La amplitud de la bañera y pasillos permiten moverse rápidamente aun con tripulación completa y equipaje de banda.

Las posiciones tanto del patrón como de los trimmer son cómodas, contando con calapiés en todas las posturas.

De haber habido viento más fresco y algo de mar, hubiéramos apreciado mejor sus facultades, ya que se trata de un velero que se crece cuando aumentan los elementos. Aunque las condiciones en que navegamos fueron suficientes para comprobar sus aptitudes regateras y las cualidades de la embarcación. ▣

FICHA TÉCNICA

Eslora total	10,50 m
Manga	3,55 m
Calado	2,10 m
Peso lastre	1.990 kg
Desplazamiento	4.450 kg
Material de construcción	Fibra de vidrio
Superficie vélica	67,5 m ²
Mayor	38m ²
Foque	29,5m ²
Asimétrico	95 m ²
Constructor	Archambault
Importador	Nautamarine

www.nautamarine.com

n.º 120 - 2008 - 4 €
Portugal - 3,75 €

REGATA

RANC

Modificaciones en el Sistema RN

Copa América 19 equipos para 2010?

Vendée Globe Retirada masiva

www.revistaregata.com

De TP52 a IRC La transformación del Aifos

Diseño Archambault 35 Clase 9.50



Regatas

- Segunda y Tercera Etapa Volvo Ocean Race • Gold Cup RC44
- Rolex Sydney Hobart Yacht Race • Trofeo César Manrique
- Semana Náutica de Alicante • Trofeo Puerto Calero Match Race
- Monsoon Cup • Palamós Christmas Race

