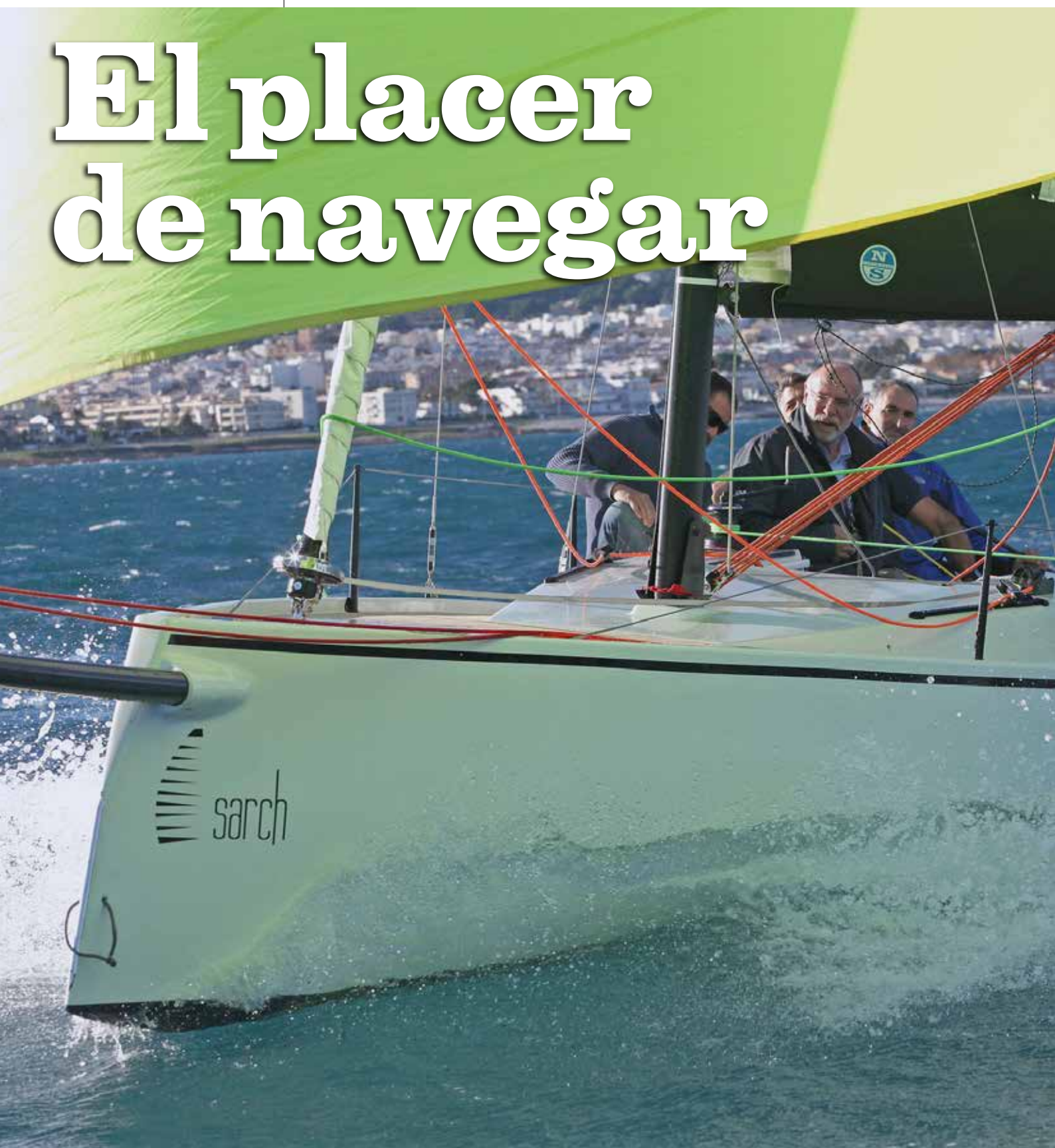


**PRUEBA VELA**

**Sarch dS8**

# El placer de navegar





➤ **Diego Yriarte** ➤ **Fotos: Diego Yriarte-Timo Calvo**

El Sarch dS8 construido por el astillero alicantino Sarch Composites es un daysailer con características de alto rendimiento en navegación, que puede participar en regatas y defender su rating navegando con embarcaciones de mayor tamaño tanto como proporcionar plena satisfacción en salidas cortas por el puro deleite de navegar.

**E**sta vez, el astillero alicantino con base en Pego propone un modelo de tendencia actual en el rango de los daysailers y mantiene sus cualidades distintivas de barcos rápidos y remolcables. La consigna principal en el Sarch dS8 —dS es el acrónimo de Design & Sport— es el juego de navegar a vela y para ello opta por una maniobra simple pero efectiva y unas líneas de casco actuales que se ajustan al método constructivo del astillero.

El nivel de personalización permite escoger diferentes tipos de quillas, y en este primer casco se optó por vela de composite con bulbo de plomo. La timonería de doble pala oculta la transmisión bajo cubierta, pero las palas penden del espejo. El barco que hemos probado fue montado con palo de aluminio, pero es posible escoger la opción con palo y botavara de fibra de carbono para ganar aún más eficiencia en este tipo de jarcia de crucetas muy retrasada sin back-stay.

Las características generales invitan a una navegación rápida, preferiblemente sin ola para exprimir su máximo potencial. La cubierta es amplia y cómoda para navegar y para usar durante el fondeo en una cala, al tiempo que las literas del interior permiten una siesta al resguardo del sol.

## SÓLIDO Y LIGERO

Áxel de la Hidalga es el diseñador de Sarch, pero también es su constructor jefe por lo que él mismo supervisa el pasaje de las líneas de diseño a su materialización.

La construcción se realiza en molde inverso a la unidad en tablero marino 100% Okume Special Grade, fibra de carbono y resinas epoxi. Cada refuerzo está unido al casco

**1.** El Sarch dS8 es un daysailer concebido para disfrutar plenamente de las sensaciones a vela.

**2.** La proa invertida evita clavar la ola y facilita un paso suave y el botolón retráctil aleja la amura del spi descargando el timón para evitar la orzada.



2 <<



3 <> 4



**3.** El tablero eléctrico es sencillo, no hace falta más. Además de los interruptores, se han instalado tomas de 12V y 230V previo paso por el convertidor.

**4.** En popa se han dispuesto dos tapas de registro del sistema de timones que en próximas unidades abrirán hacia la banda y no hacia popa.



5 <<

La maniobra es sencilla, centralizada sobre la cabina y asistida por dos winches que son suficientes para los principales controles de trimado y maniobra. Tanto el génova como el spinnaker asimétrico van con enrollador; por lo tanto, de no haber problemas no es necesario pasar a proa del mástil excepto para ir al cofre de anclas. El botalón es de fibra de carbono y se maniobra con facilidad desde el interior, pero sin necesidad de entrar a la cabina.

En este barco el palo es fijo pues el plan de navegación del armador no incluye el transporte por carretera, pero si se optara por la opción de palo abatible está considerado el uso de un aparejo simple para arbolarlo con facilidad.

y entre sí con masilla epoxi y luego laminado para lograr una alta rigidez estructural con un peso contenido. Este método constructivo se ajusta a las líneas de diseño del casco con una marcada arista que clava durante la ceñida y apoya en toda la eslora.

**5.** El interior, se ha iluminado con luces de led y luces de lectura. Debajo de las literas de proa y laterales cuenta con un gran volumen de estiba.

bién faltaban las dos brazolas que continúan la línea de la cabina, estéticamente agradables pero que no fueron necesarias para una navegación de viento racheado de tierra, con mar plana.

### INTERIOR MÍNIMO INDISPENSABLE

El interior cuenta con lo imprescindible. Una litera triangular a proa y dos literas laterales permitirán per-

### CUBIERTA DESPEJADA DE AMPLIA BAÑERA

La bañera es muy amplia y al no haber carro de escota, solo con liberar la escota del cáncamo del suelo de la bañera se gana mucho espacio de solario durante el fondeo.

En la unidad que hemos probado faltaban dos elementos que podrían ser claves, pero el armador optó por retirarlos puntualmente para tener aún más espacio. Lo que más echamos en falta fue el apoya pies, en la parte de popa de la bañera que utiliza quien está a la caña. Tam-

### FOCO EN



#### POPA ABIERTA

Las dos palas colgantes permiten mantener la direccionalidad con escora.



#### CORNAMUSAS ESCAMOTEABLES

Perfectas para este tipo de barcos pequeños, son efectivas en uso y no estorban en navegación.

noctar una noche de verano. Cabe la posibilidad de incluir un wc químico o una nevera de tipo cofre pequeña y móvil, aunque en uno de los modelos se instaló una nevera con una puerta de acceso desde la bañera.

El puntal hacia popa de la entrada no es habitable pero permite la estiba de algunos elementos. En un daysailer no son necesario grandes lujos, el concepto es espartano, pero no estaría de más un embellecedor que oculte la tornillería de fijación de los elementos de cubierta.

En el suelo de la parte central se puede ver la fijación de la quilla pero existe una versión con quilla abatible para el modelo remolcable.

## NAVEGACIÓN

La navegación fue muy variada, con viento de tierra, racheado, de entre 10 y 24 nudos, mar plana y 4 persona abordo. A pocos metros de la bocana del puerto de Jávea pudimos desplegar el gennaker A3 y con 10 nudos de viento real navegamos entre 7 y 8,7 nudos de GPS. A medida que nos alejamos de la costa la racha aumentó hasta los 17-18 nudos de viento real logrando en estas condiciones un promedio de velocidad de entre 10 y 11 nudos. En la racha más intensa, de 24 nudos, logramos puntas de velocidad de 12,3 nudos. El barco se mostró estable en todo momento, particularmente en



**6.** La bañera es limpia y os cadenotes de los obenques bajos se han dispuesto en el interior para facilitar el paso hacia proa.

la sensación a la caña. La proa invertida permite un fácil paso de la ola sin pinchar, disminuyendo mínimamente la velocidad. El área de prueba estaba protegida de la ola y la navegación fue seca. Es posible que navegando con olas de mayor tamaño sea necesarias las brazolas para que el agua no llegue a la bañera. En todo momento navegamos con la mayor completa y en muy pocas ocasiones hubo necesidad de soltar escota para evitar la orzada, aunque las crucetas tan retrasadas en cierto punto impiden soltar más escota y la vela sigue cargando.

Al navegar en ceñida con 18 nudos de viento llegamos a remontar a 30° con una velocidad promedio

de 7 nudos. Es posible que con un rizo se pudiera llevar mejor y evitar que se vaya de orzada, pero también es necesario conocer mejor el barco y en lugar de soltar escota, apuntar aún más al viento. Seguramente un espíritu regatero echará en falta un carro de escota de mayor, para poder trabajar más la escora.

En estas condiciones notamos severamente la ausencia de un reposapiés, principalmente para quien lleva la caña que, además, cuenta con poco espacio para sentarse.

El barco se mostró muy reactivo a las rachas y no tan sensible a la distribución de peso considerando que la construcción es muy ligera y solo tiene 8 metros de eslora.

**9.** En esta foto se evidencian las aristas y el fondo plano, así como la acción de la doble pala de timón donde al aumentar la escora la pala de sotavento se mantiene en un ángulo de mayor eficiencia, mientras la de barlovento queda fuera del agua.

» Seguro METROmar-Fiatc  
Prima del seguro básico a terceros: 284,28 euros.

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



9 <<

## Características

- » Eslora total: ..... 7,95 m
- » Manga: ..... 2,49 m
- » Calado: ..... 1,80 m
- » Desplazamiento: ..... 1.000 kg
- » Superficie vélica en ceñida: ..... 30 m<sup>2</sup>
- » Spi asimétrico: ..... 65 m<sup>2</sup>
- » Motor: ..... Yanmar 10 CV  
(es posible equipar motor eléctrico)
- » Categoría: ..... C
- » Diseño: ..... Áxel de la Hidalga
- » Astillero: ..... Sarch Composites, sarch.eu
- » Precio: ..... a partir de 77.135 euros,  
sin impuestos.